Die
Rechtsstellung der Eisenbahngepäckträger
unter Berücksichtigung der rechtlichen Stellung der bahnamtlich bestellten Rollfuhrunternehmer.
(§§ 38, 63 Abs. 8, 78 Abs. 1 EVO.)

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der juristischen Doktorwürde

der Juristen-Fakultät zu Rostock i. M.

vorgelegt von

Arthur Gaitzsch
Referendar in Dresden.

Borna-Leipzig
Buchdruckerei Robert Noske
1909.

Referent: Professor Dr. Lehmann.

Meinen Eltern

Inhaltsverzeichnis.

Seite

§ 1. Einleitung 1

I. Kapitel.

§ 2. Die einzelnen in § 38 n. VO. enthaltenen Bestimmungen . . 4

II. Kapitel.

§ 3. Der Frachtführer (§ 425 HGB.) und die Eisenbahn als Frachtführer 10

§ 4. Die Leute der Eisenbahn und anderen Personen, deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bedient (§ 5 EVO.) 25

III. Kapitel.

§ 5. Der Rollfuhrunternehmer in der Literatur 27

§ 6. Der Rollfuhrunternehmer als Unterfrachtführer 31

IV. Kapitel.

§ 7. Der Eisenbahngepäckträger in der Literatur 36

§ 8. Der Eisenbahngepäckträger als selbständiger Frachtführer . 48

§ 9. Schluß 63

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41551526_0064

Literaturverzeichnis.

Albrecht, Die Haftung der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung des Gutes nach Handelsgesetzbuch. Leipziger Dissert. Borna-Leipzig 1907.

Borchardt, Die Haftung des Frachtführers. Dissert. Berlin 1901.

Bürgerliches Gesetzbuch v. 18. 8. 1896 (RGBl. Nr. 21).

Coermann, Die deutsche und internationale Frachtgesetzgebung. Berlin 1901.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts. 6. Aufl. 1903.

Denkschrift zum Entwurf eines Handelsgesetzbuchs. Berlin 1897.

Deutsche Juristenzeitung, herausgegeben von Laband, Stenglein, Staub. Berlin.

Düringer-Hachenburg, Das Handelsgesetzbuch v. 10. 5. 1897. 1899 und 1905.

Eger, Die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands v. 15. 11. 1892. Hannover 1895.

Eger, Die Eisenbahnverkehrsordnung v. 26. 10. 1899. Berlin 1901.

Eger, Das deutsche Frachtrecht. 2. Aufl. Berlin 1888–1890.

Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, Zeitschrift für Eisenbahnrecht. Kerns Verlag. Berlin.

Eger, Handbuch des preußischen Eisenbahnrechts. Breslau 1892.

Ehlers, Die Haftung des Frachtführers. Dissert. Göttingen 1906.

Eisenbahnverkehrsordnung. Gültig v. 1. 4. 1909. 2. Aufl. Dreyer. Berlin.

Endemann, Handbuch des deutschen Handelsrechts. Leipzig 1885.

Engelmann, Das Handels-, Wechsel- und Seerecht. Berlin 1900.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.

Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts.

Fischer-Henle, Bürgerliches Gesetzbuch. 5. Aufl. München 1902.

Friedberg, Die Handelsgesetzgebung des Deutschen Reichs. 8. Aufl. Leipzig 1907.

Gareis, Handelsgesetzbuch v. 10. 5. 1897. 3. Aufl. 1905.

Gareis, Deutsches Handelsrecht. 7. Aufl. 1903.

Gareis, Eisenbahnverkehrsordnung v. 26. 10. 1899.

Gareis-Fuchsberger, Das deutsche Handelsgesetzbuch mit Erläuterungen. 1891.

Gerstner, Die neuen Vorschriften in der Eisenbahnverkehrsordnung. Berlin 1900.

Goldmann, Das Handelsgesetzbuch mit Erläuterungen. Berlin 1901—1906.

Goldschmidt, Handbuch des Handelsrechts. 1. Aufl.

Goldschmidt, Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht. Stuttgart.

Gorden in Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.

Handelsgesetzbuch v. 10. 5. 1897 (RGBl. S. 219ff.).

Hahn, Das deutsche Handels- und Seerecht. 2. Aufl. 1905.

Hertzer, Handkommentar zur Eisenbahnverkehrsordnung. Berlin 1902.

Hertzer in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Holzbecher, Die Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung über Gepäckträger und Aufbewahrung des Gepäcks. In der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 12, Dezember 1900.

Jasper, Die Haftpflicht des Frachtführers. Dissert. Königsberg 1902.

Koldewey, Die Haftung des Frachtführers. Leipziger Dissert. Borna-Leipzig 1907.

Laband, Das Staatsrecht des Deutschen Reiches. Tübingen 1901.

Lehmann, Lehrbuch des Handelsrechts. Leipzig 1907.

Lehmann-Ring, Das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich. Berlin 1901/02.

Leutke, Das Verfügungsrecht beim Frachtgeschäft. Berlin 1905.

Makower, Handelsgesetzbuch. 12. Aufl. 1898—1904.

Meili, Telegraphenrecht.

Metz, Der Umfang der Haftung des Frachtführers. Dissert. Leipzig 1903.

Paschke, Die Rechtsgültigkeit der Eisenbahnverkehrsordnung v. 26. 10. 1899. Dissert. 1903.

Puchelt-Förtsch, Kommentar zum allgem. deutschen Handelsgesetzbuch. 4. Aufl. 1894.

Reindl in Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.

Rosenthal, Internationales Eisenbahnfrachtrecht. Jena 1894.

Schott, Das Transportgeschäft. In Endemanns Handbuch des Handelsrechts. 1885.

Schünemann, Die Haftung des Frachtführers. Leipziger Dissert. Borna-Leipzig 1906.

Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. 8. Aufl. Berlin 1907.

Westphal, Die Haftpflicht des Frachtführers. Dissert. Greifswald 1900.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

Abkürzungen.

BGB. = Bürgerliches Gesetzbuch.
EVO., VO. = Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. 10. 1899.
a. EVO., a. VO. = „ „ „ 15. 11. 1892.
n. EVO., n. VO. = „ „ „ 1. 4. 1909.
E. E. u. A. = Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.
HGB. = Handelsgesetzbuch v. 10. 5. 1897.
RG. = Entscheidungen des Reichsgerichts.
ROHG. = Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts.
Ztg. d. V. D. EV. = Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

§ 1.

Einleitung.

Durch das Entstehen des Bürgerlichen Gesetzbuches wurde eine Umgestaltung des allgem. deutschen Handelsgesetzbuches und damit auch eine entsprechende Abänderung der Eisenbahnverkehrsordnung v. 15. 11. 1892 nötig.

Es trat daher an die Stelle der letztgenannten Verordnung die im Reichsgesetzblatt 1899 Nr. 41 bekannt gemachte neue Eisenbahnverkehrsordnung mit Wirkung v. 1. 1. 1900.

Diese hatte, abgesehen von den Kleinbahnen, die im HGB. § 473 die ihren Verhältnissen entsprechende Berücksichtigung finden, für sämtliche Eisenbahnen Deutschlands mit Ausnahme der bayerischen Bahnen[1] Gültigkeit.[2]

Wie schon früher die Gesetzgebung des Deutschen Reiches auf eisenbahnrechtlichem Gebiete stets zu verfassungsmäßigen Bedenken Anlaß gegeben hatte,[3] so begann auch sofort nach dem Inkrafttreten dieser Eisenbahnverkehrsordnung ein lebhafter Meinungsaustausch über die in ihr vorkommenden neuen Bestimmungen. Abgesehen von den Zweifeln und Bedenken über die Rechtsgültigkeit der Verordnung[4] selbst,

[1] In Bayern ist durch besondere Verordnung des Staatsministeriums v. 16. 12. 1899 die EVO. für das Reich mit einigen Abänderungen eingeführt worden.

[2] vgl. Hertzer, Komm. S. 1; Gareis, EVO. in den Vorbem.

[3] vgl. Gorden in E. E. u. A. Bd. 19 S. 285.

[4] vgl. Lehmann S. 877: „Die am 26. 10. 1899 vom Bundesrate erlassene EVO. enthält objektives Recht. Sie ist keine bloße Verwaltungs-

war es hauptsächlich die Rechtsbeständigkeit der §§ 9, 31, 37, 38 EVO., die angezweifelt wurde. Und unter diesen Vorschriften wieder war es besonders die im § 37 abweichend vom früheren Rechte (§ 37 a. VO.) geregelte Haftpflicht der Eisenbahn für die von ihr bestellten Gepäckträger, die zu großer Meinungsverschiedenheit und damit zu lebhaften Auseinandersetzungen über die Rechtsstellung der Eisenbahngepäckträger an sich und im Vergleiche mit der von den Rollfuhrunternehmern nach § 68 Abs. 3 VO. eingenommenen Stellung Anlaß gab.

Diese bis in die neueste Zeit währenden Auseinandersetzungen und Meinungsäußerungen brachten die streitige Frage aber auch nicht zu einem befriedigenden Resultate.

Man erhoffte nun von der neuesten Eisenbahnverkehrsordnung, welche für dieses Jahr angekündigt war, eine endgültige Lösung der Frage. Leider aber vergebens.

Wohl bringt die im Reichsgesetzblatt 1909 Nr. 3 bekanntgemachte, seit dem 1. 4. 1909 gültige Eisenbahnverkehrsordnung, deren Geltungsbereich § 1 regelt, eine große Anzahl wesentlicher Neuerungen und Änderungen, die man allgemein mit Freuden begrüßen wird, keinesfalls aber hat man den so

---

anweisung, die nur Vertragsbedingungen formuliert, sondern sie beherrscht den Frachtvertrag unmittelbar. Und zwar enthält sie — soweit sie nicht selbst Vertragsfreiheit gestattet — zwingendes Recht". Hierzu vgl. Paschke: „Die besondere gesetzliche Ermächtigung, deren der Bundesrat zum Erlaß von Rechtsnormen bedarf, ist allerdings nicht ausdrücklich erfolgt, so daß die Bedenken Labands, der in DJZ. 1900 S. 509 ff. die Ungültigkeit der VO. behauptet, nicht zu verkennen sind, aber § 471 HGB. dürfte eine solche Ermächtigung implizite enthalten". Weiter auch Hertzer (Komm. S. 1): „Die EVO. ist eine Rechtsverordnung, d. h. eine Verordnung, die allgemein verbindliche Rechtssätze enthält und demgemäß den Gesetzen in ihrer Wirkung gleichsteht".

strittigen § 37 der bisherigen Verordnung derart formuliert, daß fernerhin allen Zweifeln vorgebeugt wäre.

Die vorgenommene Änderung in bezug auf den Wortlaut und die übersichtlichere Gliederung der einzelnen Bestimmungen, welche der an Stelle des bisherigen § 37 getretene § 38 n. VO. aufweist, werden in keiner Beziehung dazu beitragen, daß man jetzt etwa von einer Gewißheit über die Rechtsstellung der Gepäckträger und die von der Bahn für diese übernommene Haftung sprechen könnte.

Während es nach altem Recht vollkommen feststand, daß die von der Eisenbahn gemäß § 37 a. VO. zugelassenen Gepäckträger, deren sich das reisende Publikum „ohne Verantwortlichkeit" der Verwaltung bedienen konnte, nicht Organe oder Leute der Eisenbahn waren, sondern vielmehr als Frachtführer selbständige Transportverträge mit den Reisenden abschlossen und sonach für die Ausführung dieser Verträge allein verantwortlich waren, hat man sich bisher darüber gestritten und wird es nach dem vorher Ausgeführten wohl auch fernerhin tun, erstens, ob die Eisenbahngepäckträger zu den „Leuten der Eisenbahn und den anderen Personen, deren diese sich zur Ausführung der Beförderung bedient", im Sinne des § 5 (bezw. 9) VO., § 458 HGB. gehören und somit lediglich als Organe der Bahn in deren Namen Beförderungsverträge abschließen und zur Ausführung bringen, oder ob sie selbständige Frachtführer im Sinne des § 425 HGB. sind und sonach im eigenen Namen Beförderungsverträge abschließen, jedoch mit der besonderen Bestimmung, daß die Eisenbahn die Verantwortlichkeit übernimmt,[5] und zweitens darüber, ob die Eisenbahn und die Gepäckträger für den Ver-

[5] vgl. E. E. u. A. Bd. 17 S. 282, Bd. 18 S. 182.

lust, die Beschädigung oder verspätete Ablieferung des ihnen anvertrauten Reisegepäcks solidarisch haften, oder ob nur eine Einzelhaftung der Eisenbahn vorliegt.

Es dürfte deshalb nicht ohne Interesse sein, sich des näheren mit dem Inhalte dieses vielumstrittenen § 38 (bezw. 37) VO. zu befassen und sich insbesondere mit der Rechtsstellung der Eisenbahngepäckträger im Verhältnis zu der von den Rollfuhrunternehmern eingenommenen Stellung, über die man sich bisher auch noch nicht ganz zu einigen vermocht hat, zu beschäftigen.

Erstes Kapitel.

§ 2.

Die einzelnen Bestimmungen des § 38 EVO.

§ 38 n. VO. lautet:

1. Auf Stationen, wo das Bedürfnis besteht, sind Gepäckträger zu bestellen, die das Reise- und Handgepäck innerhalb des Bahnhofsbereichs nach den von den Reisenden bezeichneten Stellen zu bringen haben.

2. Die Gepäckträger müssen durch Dienstabzeichen erkennbar sein und eine gedruckte Dienstanweisung nebst Gebührentarif bei sich tragen. Sie haben auf Verlangen den Tarif vorzuzeigen, auch eine mit ihrer Nummer versehene Marke zu verabfolgen.

3. Der Tarif muß an den Gepäckannahme- und -ausgabestellen und in den zur Gepäckaufbewahrung dienenden Räumen aushängen.

4. Für das den Gepäckträgern nach Abs. 1 übergebene Gepäck haftet die Eisenbahn wie für das ihr zur Beförderung übergebene Reisegepäck.

Die Eisenbahnverwaltung hat also, wo ein Bedürfnis besteht, Gepäckträger zu bestellen. Sie ist dazu verpflichtet und kann nicht wie nach der alten Verordnung von 1892 dieselben nach ihrem freien Ermessen nur zulassen. Sie hat jetzt unbedingt dafür Sorge zu tragen, daß Gepäckträger auf den Stationen zur Stelle sind und dem reisenden Publikum zur Verfügung stehen. Natürlich aber nur dann, wenn Gepäckträger wirklich gebraucht werden. Wann dies der Fall ist, hat lediglich die Eisenbahnverwaltung zu prüfen. Die Bedürfnisfrage wird nur von ihr entschieden. Sicher wird eine Bestellung von Gepäckträgern dort zu erfolgen haben, wo die Größe des Verkehrs, lokale Verhältnisse, Mangel an anderem geeigneten Personal usw. dieselbe notwendig macht.[1] Insbesondere werden keine Gepäckträger auf den größeren und namentlich auf allen Übergangsstationen fehlen dürfen.[2] Eine besondere Grenze für ihre Bestellung besteht jedoch nicht. Im allgemeinen wird jeder einzelne Fall für sich zu entscheiden sein.

Ein Mangel an Gepäckträgern darf nicht vorkommen. Die Eisenbahn müßte unter allen Umständen einem solchen abhelfen. Würde sie dies nicht tun, so könnte sie durch die Aufsichtsbehörde zu entsprechenden Einrichtungen angehalten werden. Es besteht sogar m. E. ein rechtlicher Anspruch des Publikums, die Bestellung von Gepäckträgern auf einer bestimmten Station zu verlangen, und es wird auch aus der Nichtbestellung ein Schadensersatzanspruch hergeleitet werden können.[3]

---

[1] vgl. Holzbecher in Ztg. d. V. D. EV. 1900 Nr. 12.

[2] vgl. Eger, Frachtrecht Bd. 3 S. 418.

[3] vgl. Ztg. d. V. D. EV. 1900 Nr. 12; Düringer-H. Bd. 3 S. 660.

Die Gepäckträger haben auf Verlangen der Reisenden deren Reise- und Handgepäck nach den von diesen bezeichneten Stellen oder, wie sich die bisherige Verordnung ausdrückte, nach und von den Wagen, Abfertigungsstellen usw. zu bringen. Sie müssen also den Reisenden beim Tragen des Gepäcks Hilfe leisten und haben dasselbe nicht allein nach und von den Abfertigungsstellen zu besorgen, sondern auch von und nach den Wagen, Droschken, Wartesälen, Restaurationszimmern, Aufbewahrungsstellen usw. zu bringen. Hierbei müssen sie sich der größten Aufmerksamkeit und Sorgfalt befleißigen und insbesondere darauf bedacht sein, dem am Orte unkundigen Reisenden behilflich zur Seite zu stehen und ihm sein Reise- und Handgepäck möglichst schnell wunschgemäß zu versorgen.

Was unter Reise- und Handgepäck zu verstehen ist, ergibt sich aus § 30 n. VO. (ebenso bisherige VO.). Nicht darunter zu rechnen sind im Sinne der Verordnung die im § 29 n. VO. aufgeführten Gegenstände. Diese zu übernehmen, ist auch der Gepäckträger weder berechtigt noch verpflichtet. Selbstverständlich ist ihm nicht aufgegeben, bei der Übernahme des Gepäcks jedes einzelne ihm überreichte Stück zu prüfen. Andererseits kann er aber wohl, wenn er schon an der äußeren Beschaffenheit des Gepäcks erkennt, daß ihm einer von den in § 29 erwähnten Gegenständen, wie feuergefährliche Sachen, geladene Gewehre, mit Pulver oder Patronen gefüllte Taschen u. a., zur Beförderung übergeben worden ist, mit vollem Recht die Ausführung des ihm gegebenen Auftrages verweigern.[4]

Die Gepäckträger haben das Gepäck zu bringen,[5] es also

[4] vgl. E. E. u. A. Bd. 17 S. 282 ff.

[5] Bisher „schaffen".

zu befördern, und nicht es auch aufzubewahren. Letzteres wird ihnen zwar nicht verboten, doch gehört es nicht zu ihren Dienstobliegenheiten. Und wenn sie es tun, geschieht es auf ihre eigene Verantwortung hin. Die Haftung der Eisenbahn bezieht sich nur auf das Befördern des Gepäcks durch die Gepäckträger von und nach den Zügen, Abfertigungsstellen usw., nicht aber auch auf die Aufbewahrung. Wenn also ein Reisender früh einem Gepäckträger seinen Koffer übergibt und ihm aufträgt, ihm denselben bei der Abfahrt mit einem Nachmittagszuge bereitzuhalten, der Koffer aber inzwischen gestohlen wird, so kann der Eisenbahnfiskus hierfür nicht haftbar gemacht werden, da hier nicht allein ein Beförderungsvertrag, sondern auch gleichzeitig ein Aufbewahrungsvertrag vorliegt und der Koffer während der Aufbewahrung abhanden gekommen ist.[6]

Die Tätigkeit der Eisenbahngepäckträger beschränkt sich auf den Bahnhofsbereich. Die bisher geltende Verkehrsordnung gebrauchte den Ausdruck „Stationsbereich". Die beiden Begriffe dürften sich aber decken. Was man darunter zu verstehen hat, ist von großer Bedeutung, denn der Bahnhofsbereich bildet nach § 38 VO. die lokale Grenze der Haftung der Eisenbahn für alle Verlustfälle des Reisegepäcks.

Eger versteht darunter das Gebiet, welches die Station nebst allen zugehörigen, dem Personen- und Gepäckverkehr gewidmeten Anlagen umfaßt.[7] Holzbecher dagegen nimmt an, es sei der Bereich gemeint, auf welchem die Eisenbahn die Bahnpolizei ausübt.[8] Und eine dritte Ansicht geht schließlich dahin, darunter denjenigen überhaupt nicht allge-

[6] Urteil d. OLG. Kiel v. 7. 5. 1903.

[7] Eger in E. E. u. A. Bd. 17 S. 282ff.

[8] Ztg. d. V. D. EV. 1900 Nr. 12.

mein definierbaren örtlichen Bezirk zu verstehen, auf welchem sich tatsächlich der gesamte Eisenbahnverkehr abspielt.[9]

Zu der von Holzbecher vertretenen Ansicht meint Eger, diese könne schon deshalb nicht zutreffen, weil die Bahnpolizei auch auf denjenigen Stationsanlagen ausgeübt werde, welche dem Verkehre des Publikums und der Gepäckträger entzogen sind. Dies ist meiner Meinung nach richtig. Man darf den Begriff „Bahnhofsbereich" nicht zu weit fassen, sondern vielmehr darunter nur die dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Stationsanlage mit ihrer unmittelbaren, der Eisenbahnverwaltung eigentümlich gehörenden und dem Publikum zugänglichen Umgebung verstehen.[10] Und wenn man nicht in verwickelte Streitfragen geraten will, so muß man streng daran festhalten, daß die Tätigkeit der Gepäckträger ausschließlich auf diesen begrenzten Raum beschränkt ist.

Übernimmt also der Gepäckträger z. B. die Beförderung des Gepäcks von und nach den Wohnungen, Hotels usw. der Reisenden, so fällt diese Tätigkeit nicht unter § 38 VO., es sei denn, daß hierbei der Verlust, die Beschädigung oder Verspätung im Bahnhofsbereiche eingetreten ist, was zu beweisen, wie später dargelegt ist, dem Reisenden obliegen würde.

Die Gepäckträger müssen der Erkenntlichkeit halber mit Dienstabzeichen versehen sein. Außerdem haben sie eine gedruckte Dienstanweisung nebst Gebührentarif, den sie auf Verlangen vorzuzeigen verpflichtet sind, bei sich zu führen und auf Wunsch eine mit ihrer Nummer versehene Marke zu verabfolgen. Die Eisenbahn selbst muß dafür Sorge tragen daß der Tarif an den Gepäckannahme- und -ausgabestellen

---

[9] Gorden in E. E. u. A. Bd. 17 S. 373.

[10] vgl. Reindl in E. E. u. A. Bd. 17 S. 361.

und in den zur Gepäckaufbewahrung dienenden Räumen[11] aushängt. Auch ist es ihre Sache, daß die aufgeführten Bestimmungen ordnungsgemäß erfüllt werden. Sorgt sie nicht dafür, so hat die Aufsichtsbehörde Anordnungen zu treffen und gegen die Eisenbahn mit den gegebenen Zwangsmitteln vorzugehen. Unter Umständen kann ja die Eisenbahn auch für Schäden, die den Reisenden aus der Nichtdurchführung oder mangelhaften Durchführung der Vorschriften entstehen, diesen ersatzpflichtig gemacht werden.[12]

Alle diese bisher aufgeführten Bestimmungen des § 38 treten aber zurück hinter der einen noch in Abs. 4 enthaltenen Vorschrift, „daß die Eisenbahn für das den Gepäckträgern nach Abs. 1 übergebene Gepäck wie für das ihr zur Beförderung übergebene Reisegepäck haftet", oder wie die bisherige Verkehrsordnung bestimmte, daß die Fortschaffung des Gepäcks durch die Gepäckträger „unter Verantwortlichkeit der Eisenbahnverwaltung" im Sinne von § 34 Abs. 1 u. 4 zu erfolgen hat. Es entspricht dies den gerechtfertigten Anforderungen des Verkehrs und der Eigenartigkeit der Verhältnisse auf den Stationen. Denn die Reisenden sind ja in vielen Fällen geradezu gezwungen, sich der Gepäckträger zu bedienen. Es erscheint daher auch billig, der Eisenbahn, deren Pflicht es ist, wo nötig, Gepäckträger zu bestellen, die Haftung für sie aufzuerlegen.[13]

Ob aber damit auch verbunden sein soll, daß die Gepäckträger ihre in der alten Verordnung von 1892 anerkannte Selbständigkeit als Frachtführer einbüßen und nunmehr zu den Leuten der Eisenbahn oder deren anderen Personen im

[11] Hier brauchte er bisher nicht auch auszuhängen.

[12] Eger in E. E. u. A. Bd. 17 S. 282ff.

[13] Eger in E. E. u. A. Bd. 17 S. 282ff.

Sinne von § 5 n. VO., § 458 HGB. gezählt werden sollen, ist nicht zum Ausdruck gebracht. Und ebensowenig ist klar hervorgehoben, ob die Eisenbahn mit ihrer Übernahme der Haftung diese für die Gepäckträger innerhalb der gegebenen Grenzen allein zu übernehmen habe, oder ob auch die Gepäckträger mit in Anspruch genommen werden können.

Diese zwei Fragen genauer zu prüfen, ist unsere Aufgabe. Zur Lösung derselben jedoch zunächst: was versteht das Gesetz überhaupt unter Frachtführer und wer sind die Leute und anderen Personen im Sinne der Eisenbahnverkehrsordnung?

II. Kapitel.

§ 3.

Der Frachtführer (§ 425 HGB.) und die Eisenbahn als Frachtführer.

Frachtführer[1] ist nach § 425 HGB., wer es gewerbsmäßig übernimmt, die Beförderung von Gütern zu Lande oder auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern auszuführen.

Es müssen also folgende fünf Kriterien zur Erfüllung des Begriffes Frachtführer zusammentreffen:

1. die gewerbsmäßige
2. Übernahme
3. der Beförderung
4. von Gütern
5. zu Lande oder auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern.

Sonach ist das erste Kriterium, daß die Übernahme zur

[1] Nach § 1 Abs. 1 u. 2 Ziff. 5 HGB. ist der Frachtführer Kaufmann.

Ausführung der Beförderung „gewerbsmäßig“ geschehen muß.

Das Handelsgesetzbuch unterläßt es, diesen Begriff zu definieren. Dafür haben aber Wissenschaft und Praxis einige Merkmale desselben festgestellt. Einmal muß von vornherein der Wille vorliegen, nicht nur ein einzelnes Handelsgeschäft, sondern eine ganze Reihe zusammenhängender Handelsgeschäfte abzuschließen, und zum andern soll die Absicht bestehen, derartige Geschäfte nur gegen Entgelt, gegen Vergütung zu betreiben und aus ihnen dauernden Gewinn zu ziehen.[2]

Nicht kann man von Gewerbsmäßigkeit sprechen, wenn nur ein einzelner Transport aus Gelegenheit ausgeführt, oder wenn die Transportausführung, auch wenn sie wiederholt erfolgt, nur aus Gefälligkeit ohne Vergütung vorgenommen wird.

Es muß unbedingt der Wille der betreffenden Person darauf gerichtet sein, eine ganze Reihe von Handelsgeschäften einer bestimmten Art abzuschließen, und zwar mit der Absicht, aus dieser Tätigkeit eine dauernde Einnahmequelle zu machen.

Dies liegt bei der Eisenbahn vor. Wenn auch die staatlichen Eisenbahnunternehmungen dem öffentlichen Interesse dienen, so geht doch das Bestreben des Staates dahin möglichst große Überschüsse und damit einen großen Gewinn zu erzielen.[3]

Nicht erforderlich ist zum Begriffe des gewerbsmäßigen Betriebes, daß das Handelsgewerbe die gewöhnliche oder gar ausschließliche Beschäftigung oder Einkommensquelle ist.[4]

---

[2] vgl. Eger, VO. Bd. 1 S. 9; Staub S. 1507 Ziff. 8; Düringer-H. Bd. 3 S. 533; Lehmann-Ring Bd. 2 S. 312 Ziff. 11; Lehmann S. 825; Schott S. 291; v. Hahn Bd. 2 S. 21.

[3] vgl. Schott S. 291.

[4] Goldschmidt Bd. 1 S. 334.

Das zweite Merkmal für den Begriff Frachtführer ist in der „Übernahme“ der Beförderung von Gütern zu erblicken. Der Schwerpunkt ist also auf die Übernahme, nicht auf die Ausführung der Beförderung zu legen.[5] Es genügt nicht, wenn jemand nur seine Transportmittel oder seine Leute dem andern Teile zur Ausführung des Transportes überläßt — hier würde nur von Leihe oder Dienstvertrag die Rede sein —, oder daß jemand verspricht, nur einzelne Dienstleistungen während des Transportes vorzunehmen.[6] Nur derjenige ist Frachtführer, in dessen Namen das Frachtgewerbe betrieben wird. Der Gegenstand des Transports muß ihm übergeben werden. Dies ist für das Frachtgeschäft besonders wesentlich und muß daher immer hervorgehoben werden. Unter übergeben ist hier zu verstehen, daß das Gut in den Gewahrsam (custodia) des Frachtführers kommt. Es muß seiner Obhut anvertraut sein. Dies ergibt sich nach Lehmann[7] daraus, „daß das Gesetz neben dem Frachtführer in § 1 den Schleppschiffahrtsunternehmer hervorhebt, und daß es dem Frachtführer die Pflicht auferlegt, darauf zu achten, daß das von ihm angenommene und noch nicht abgelieferte Gut nicht verloren geht oder beschädigt wird. Es liegt deshalb kein Frachtvertrag, sondern ein gewöhnlicher Dienst- oder Werkvertrag vor, wo lediglich die Fortbewegung der Güter den Gegenstand der Leistung bildet, z. B. beim Transport des von dem Reisenden in das Abteil der Eisenbahn mitgenommenen Reisegepäcks im Gegensatz zu dem aufgegebenen Reisegepäck“.

---

[5] Art. 390 a. HGB. legte das Hauptgewicht auf die Ausführung des Transports.

[6] Lehmann, HR. S. 852ff.; vgl. auch Denkschr. S. 274.

[7] S. 853/54.

Der Frachtführer hat dafür einzustehen, daß der Transport überhaupt und ordnungsmäßig zur Ausführung gelangt. Er ist rechtlich dafür verantwortlich. Das bedeutet aber nicht, daß er ihn in eigener Person, durch eigene Arbeitskraft oder mittels eigener Transportmittel oder von ihm angestellter Personen ausführen muß. Dies ist nicht notwendig. Es kommt nicht darauf an, daß er die Beförderung selbst ausführt; er kann sie auch durch Vertragsabschluß mit dritten Personen bewerkstelligen lassen. Er braucht auch nicht einmal selbst ein einziges Transportmittel zu besitzen.

Selbstverständlich muß er die Ausführung „für andere" übernehmen. Dies im Gesetze besonders hervorzuheben,[8] lag m. E. kein Grund vor. Denn einerseits liegt in dem Erfordernis der Gewerbsmäßigkeit, die, wie oben dargelegt, mindestens die Absicht voraussetzt, die Beförderung nur gegen ein Entgelt zu bewerkstelligen, schon offenbar die Notwendigkeit eines zweiten Kontrahenten, also einer anderen Person, für die der Transport zu bewerkstelligen ist,[9] andererseits aber deutet schon das Wort „übernehmen" auf eine dritte Person hin, denn man kann etwas nur dann „übernehmen", wenn es ein anderer „übertragen" hat; für sich allein kann man nur etwas „unternehmen".

Das dritte Kriterium für den Begriff Frachtführer liegt darin, daß er die „Beförderung" übernehmen muß. Darunter ist das Verbringen des Gegenstandes des Transports von einem Orte zu einem andern zu verstehen. Daß sich hierbei Ort mit Ortschaft deckt, ist nicht nötig. Es ist gleichgültig, ob es sich um Beförderung von einer Ortschaft nach einer anderen oder um Beförderung innerhalb derselben Ort-

---

[8] Wie Puchelt und Staub es wünschten.

[9] vgl. Leutke S. 22.

schaft handelt.[10] Es genügt bloße Lokalveränderung. Die Fortschaffung von einer Ortschaft zu einer anderen wird freilich der in der Praxis am häufigsten vorkommende Fall sein. Aber darauf kommt es nicht an. So sind auch die Fortbewegungen, welche innerhalb desselben Hauses von einem Stockwerk zum andern oder von einem Zimmer zum andern vorgenommen werden,[11] unter den Begriff Ortsveränderung zu zählen. Die Entfernung der einzelnen Orte oder Räume, zwischen denen die Beförderung bewerkstelligt wird, ist ohne Belang. Auch auf welche Weise der Transport ausgeführt wird, ist gleichgültig.[12] Er kann ebensowohl mit Transportmitteln, als Fahrzeugen, Schiffen, Lasttieren, Maschinen bewerkstelligt werden, als auch ohne Transportmittel geschehen, sei es, daß die Ortsveränderung durch menschliche Kräfte erfolgt, oder daß die Beförderung durch die eigene Bewegungskraft des Frachtgutes bewirkt wird.[13] Es können deshalb beispielsweise auch Viehtreiber, Fußboten, Packträger u. dgl. Frachtführer sein. Cosack[14] bestreitet allerdings die Frachtführereigenschaft, wenn die Beförderung durch eigene Körperkraft des Unternehmers oder die eigene Bewegungskraft des Frachtgutes geschieht, und beruft sich auf die Verkehrssitte und darauf, daß die frachtrechtlichen Regeln auf derartige Gewerbetreibende

---

[10] vgl. Lehmann S. 852ff.

[11] Es muß nur die Beförderung den wesentlichen Gegenstand des Geschäfts bilden. Sie darf nicht Nebenleistung sein. Das Gut muß übergeben sein (custodia!).

[12] vgl. Lehmann S. 852ff.

[13] vgl. Düringer-H. Bd. 3 S. 534; Staub Bd. 2 S. 1505; Lehmann S. 852.

[14] S. 387 Ziff. 1b; vgl. auch Goldschmidt Bd. 1 S. 615.

nicht passen. Meiner Ansicht nach sprechen aber für eine solche Beschränkung weder die gesetzlichen Bestimmungen noch innere Gründe. Das Gesetz sagt nirgends, daß, damit ein Frachtgeschäft vorliege, die Anwendung mechanischer Transportmittel erforderlich sei. Auch das Reichs- und Reichsoberhandelsgericht haben sich in diesem Sinne ausgesprochen. Ob Dienstmänner, deren Gewerbe die Besorgung von Diensten überhaupt ist, als Frachtführer aufzufassen sind, ist freilich, wie Lehmann[15] mit Recht ausführt, fraglich. „Sein Gewerbe ist die Besorgung von Diensten im Hause, Nachrichtenüberbringung, Auf- und Abladung von Gütern usw., nicht speziell von Gütertransporten. Ein derartiges Gewerbe macht nach § 1 nicht ohne weiteres zum Kaufmann, sondern würde nur im Falle Großbetriebes Kaufmannsqualität nach § 2 begründen. Ist aber die Beförderung von Gütern nicht selbständiges Gewerbe, sondern nur Bestandteil eines anderen Gewerbes, so könnte die Eigenschaft des Dienstmannes als Frachtführer geleugnet werden, auch käme § 451 nicht zur Anwendung Dagegen ließe sich auch nicht einwenden, daß doch die praktisch hauptsächlichste Tätigkeit des Dienstmannes in der Güterbeförderung läge; denn der Dienstmann will nicht ein Gewerbe des Frachtführers, sondern ein Gewerbe als Dienstmann bekleiden, d. h. er stellt sich dem Publikum zu allerlei Diensten zur Verfügung, und es ist eine Frage des Zufalls, ob dabei Gütertransporte oder andere Leistungen überwiegen, und ersterenfalls, ob custodia übernommen werden soll oder nicht.“ Irrelevant ist auch, wem die Transportmittel gehören. Es können die eigenen des Frachtführers oder fremde sein.[16]

---

[15] Lehmann-Ring S. 313.

[16] Lehmann S. 852; RG. Bd. 25 S. 112.

Die Hauptsache ist, daß die Güter befördert werden, daß eine räumliche Fortbewegung irgendwelcher Art vor sich geht.

Ein viertes Merkmal für den Begriff Frachtführer ist darin zu sehen, daß der Gegenstand der Beförderung in Gütern bestehen muß. Der Personentransport scheidet aus. Werden daher ausschließlich Personen befördert, so liegt kein Frachtgeschäft vor.

Das Gesetz unterläßt es, vorzuschreiben, welcher Art die Güter sein müssen. Meines Erachtens können aber darunter nur alle Sachen verstanden werden, die Gegenstand der Beförderung sein können, also nur körperliche, bewegliche Sachen. Nicht nötig ist, daß die Sachen Waren, Handelsgüter sind. Denn sie brauchen weder einen Vermögenswert zu besitzen noch Gegenstand des Handelsverkehrs zu sein.[17] So sind auch zum Transport gegebene Leichen Frachtgüter. Nicht dagegen können es Grundstücke oder gar Rechte sein, denn letzteren fehlt die Körperlichkeit. Auch bei Übermittlung von Depeschen durch Telegraphenanstalten oder bei Benutzung von Telephonen kann nicht die Rede von einem Frachtvertrage sein.[18]

Als letztes Merkmal bleibt noch zu erörtern, daß die Güterbeförderung zu Lande oder auf Flüssen oder auf sonstigen Binnengewässern zu erfolgen hat.

Damit wird der Transportunternehmer dieser Art dem Transportunternehmer zur See entgegengestellt, auf den die

---

[17] RG. Bd. 20 S. 51.

[18] Meili führt hierzu aus (S. 34): Die Beförderung von Nachrichten durch Elektrizität kommt dem Frachtgeschäft sehr nahe, fällt aber nicht mit ihm zusammen, man mag als Gegenstand der Beförderung den elektrischen Funken, die am Bestimmungsort schriftlich fixierte Depesche oder die Nachricht, den Gedanken, der den Inhalt des Telegramms bildet, annehmen, in allen Fällen fehlt „das transportierte Gut".

hier behandelten Bestimmungen über das Frachtgeschäft nicht zur Anwendung kommen.[19]

Was die Beförderung zu Lande anbelangt, so kann sie ebensowohl auf der Erdoberfläche als auch unter oder über derselben vor sich gehen, wie z. B. durch Tunnel oder mittels Drahtseilbahnen. Anlangend aber den Transport auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern, so kommt das hier behandelte Frachtgeschäft nicht in Frage, soweit Schiffe zur Ausführung des Transports benutzt werden. Denn die hier vorkommenden Frachtgeschäfte werden in rechtlicher Beziehung durch das Binnenschiffahrtsgesetz v. 15. 6. 1895, das durch Art. 12 EG. z. n. HGB. teilweise abgeändert worden ist, geregelt. Soweit es sich jedoch um Verwendung von Flößen zur Transportausführung auf Flüssen und Binnengewässern handelt, ist das Handelsgesetzbuch maßgebend, da das am gleichen Tage wie das Binnenschiffahrtsgesetz erlassene Flößereigesetz nur vereinzelte Bestimmungen über den Frachtvertrag und die Haftung des betreffenden Frachtführers enthält.[20]

Soweit die Merkmale, die die Frachtführereigenschaft begründen. Begrifflich nicht von Bedeutung ist, ob das Gewerbe eines Frachtführers von einer Einzelperson oder einer Personenmehrheit betrieben wird. Irrelevant ist auch, ob eine physische oder juristische Person oder eine Gesellschaft oder eine private oder öffentliche Transportanstalt die Beförderung übernimmt. Und schließlich ist es auch gleichgültig, ob das Frachtgewerbe im großen oder kleinen Umfange betrieben wird. Es kann ja sogar, wie bereits gesagt, jemand Frachtführer sein, der kein einziges Transportmittel besitzt und niemals eine Transporthandlung selbst ausführt.

---

[19] Vom Seefrachtgeschäft handelt das 4. Buch des HGB.

[20] vgl. Staub S. 1849.

Es müssen demnach als Frachtführer gelten der Staat[21] in seiner Eigenschaft als Transportübernehmer, jede Transportgesellschaft, Postdampfschiffahrtsgesellschaft und alle Dienstmannsinstitute, ebenso der gewöhnliche Frachtfuhrmann, der Flußschiffer, der kleine Fuhrwerksbesitzer, der Fußbote, der Viehtreiber, Dienstmann u. a.[22]

---

[21] Dieser besitzt auch gemäß § 1 Abs. 1 u. 2 Ziff. 5 HGB. die Kaufmannseigenschaft. — Nach § 1 ist Kaufmann, wer ein Handelsgewerbe betreibt. Dies kann jeder, der fähig ist, Rechte zu erwerben und Verpflichtungen zu übernehmen, mit anderen Worten: jedes rechtsfähige Gebilde. Daraus folgt, daß einzige Voraussetzung für die Kaufmannseigenschaft die Rechtsfähigkeit ist. Demgemäß können nicht nur physische Personen, sondern auch juristische Personen Kaufleute sein, also auch Körperschaften des öffentlichen Rechts. — Das Reich, die Bundesstaaten, Kommunalverbände sind somit, soweit sie ein handelsgewerbliches Unternehmen betreiben, Kaufleute und unterliegen den für diese geltenden Vorschriften (§ 36 HGB.). Dies gilt z. B. für Eisenbahnen des Staates (anders aber die Post; nach § 452). Vgl. Staub S. 28; hierzu vgl. Lehmann S. 67: „Freilich ist es sehr bestritten, ob Staat und Gemeinde ein Handelsgewerbe betreiben können. Man hat dagegen eingewandt, daß bei einem Staatsbetrieb immer nur eine negotiatio publica vorläge, die die Beförderung des öffentlichen Wohles bezwecke, allein die Frage, wem der erzielte Gewinn zugute kommen soll, ist nicht zu verwechseln mit der anderen, ob der Zweck auf Gewinnerzielung gerichtet ist. Nach dem n. HGB. dürfte es keinem Zweifel unterliegen, daß Staat und Gemeinde ein Handelsgewerbe betreiben können. Wo Staat und Gemeinde freilich keine Erwerbszwecke verfolgen, z. B. bei Beschäftigung von Gefangenen, wird man die Kaufmannseigenschaft verneinen müssen".

[22] vgl. RG. Bd. 6 S. 100; ROHG. Bd. 12 S. 133; Puchelt Art. 390; Staub § 425 Anm. 2; Lehmann-Ring, Einl. Nr. 6; Makower § 425 IIe; Düringer-Hachenburg Nr. 6 II, 2b; Lehmann S. 852; Coermann S. 7; Leutke S. 22; Koldewey, Einl.; Schünemann, Einl.; Borchardt, Einl.; Westphal S. 12; vgl. auch S. 15 d. Abh.

Aber auch die Eisenbahn ist Frachtführer. Zu dem Begriff derselben ist nach Lehmann[23] nicht Dampfkraft unbedingt erforderlich, sondern es können auch elektrische Bahnen, Zahnradbahnen, Drahtseilbahnen, Bahnen, die sich auf geneigten Ebenen von selbst bewegen, und sogar Pferdebahnen in Frage kommen. Nach dem Erkenntnis des Reichsgerichts[24] ist „Eisenbahn jedes Unternehmen, das gerichtet ist auf wiederholte Fortbewegung von Personen oder Sachen über nicht ganz unbedeutende Raumstrecken auf metallener Grundlage, welche durch ihre Konsistenz, Konstruktion und Glätte den Transport großer Gewichtsmassen bezw. die Erzielung einer verhältnismäßig bedeutenden Schnelligkeit der Transportbewegung zu ermöglichen bestimmt ist und durch diese Eigenart in Verbindung mit den außerdem zur Erzeugung der Transportbewegung benutzten Naturkräften dem Betriebe des Unternehmens auf derselben eine verhältnismäßig gewaltige Wirkung zu erzeugen fähig ist".

Die Eisenbahn ist demnach eine Einrichtung, die die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern und Personen mit Hilfe eines Schienenweges bezweckt. Sie ist also ein Frachtführer, der sein Frachtgewerbe durch Fahrzeuge auf Schienenwegen ausführt, wobei es gleichgültig ist, ob sie vom Staat oder von Privatpersonen betrieben wird.[25]

Nicht als Frachtführer anzusehen sind dagegen die Personentransportanstalten, es sei denn, daß sie wie die Eisenbahn zugleich Güter befördern. Auch der Omnibusbesitzer, der Droschkenkutscher u. dgl. sind keine Frachtführer im Sinne von § 425 HBG., denn sie transportieren keine Güter,

---

[23] S. 371.

[24] RG. Bd. 1 S. 252.

[25] vgl. Albrecht S. 6.

sondern Personen gewerbsmäßig. Wenn sie auch außer den zu fahrenden Personen deren Gepäck gleichzeitig mitnehmen, so ist das ein Geschäft nebensächlicher Art, das im Dienste des Personentransportgewerbes steht und daher nicht zum Frachtführer macht. Ebenso zählen nicht zu ihnen die gewöhnlichen Lohnkutscher und andere Unternehmer, welche nur zwecks Ausführung eines Transportes Dienste leisten oder infolge eines Auftrages oder Befehls in Tätigkeit treten. Auch Nichtkaufleute, die gelegentlich oder vereinzelt einen Gütertransport ausführen, sowie Personen, die nicht im eigenen Namen das Frachtgeschäft betreiben, dürfen nicht zu ihnen gerechnet werden. Und schließlich sind noch alle Personen, welche bei Transporten nur Dienste leisten, wie Prokuristen, Kutscher, Eisenbahnbeamte u. a., zu erwähnen, die natürlich auch nicht Frachtführer sind.[26]

Durch die Übernahme der Beförderung von Gütern wird ein Vertrag abgeschlossen, dessen rechtliche Natur sich leicht aus der im Gesetz gegebenen und bisher behandelten Definition des Begriffes Frachtführer erkennen läßt. Es werden nicht einzelne Handlungen, nicht einzelne Dienste des Frachtführers, sondern ein Arbeitserfolg, nämlich die Ortsveränderung, der Transport geschuldet. Der Frachtführer übernimmt die Verpflichtung, gegen Entgelt das ihm zur Beförderung übergebene Gut an den im Vertrage vorgesehenen Bestimmungsort zu bringen und an die ebenda bezeichnete Person abzuliefern,[27] und zwar in der Weise, daß er nach Übernahme des Gutes zur Beförderung für diese als Ganzes

---

[26] vgl. Leutke S. 26.

[27] vgl. Lehmann S. 852; Westphal S. 14.

die Verantwortung trägt und allein die Sorge und Aufsicht über das Gut hat.

Es kommt also nur auf die Hervorbringung eines „ökonomischen Effektes“[28] an, da der andern Vertragspartei nur daran liegt, daß der durch den Vertrag bezweckte Erfolg in der von den Parteien vereinbarten Weise eintritt.

Somit ist der Frachtvertrag zu den Werkverträgen zu zählen; er ist eine locatio conductio operis, auf die ergänzend die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs vom Werkvertrag in Anwendung kommen.

Erfüllt der Frachtführer diesen von ihm eingegangenen Vertrag nicht, d. h. kommt er seiner Verpflichtung, die Güter zu befördern, nicht nach, so macht er sich dem Berechtigten gegenüber haftbar. Ob dieser der Absender ist, d. h. derjenige, welcher ihm die Güter zur Beförderung übergeben hat, oder der Destinatär, d. i. derjenige, für den die Güter bestimmt sind, ist gleichgültig. Maßgebend für den Umfang der Haftpflicht ist der abgeschlossene Frachtvertrag.

Die Eisenbahn, welche, wie wir gesehen haben, auch zu den Frachtführern zu zählen ist, haftet gemäß § 456 HGB.[29] „für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht, es sei denn, daß der Schaden durch ein Verschulden oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten, durch höhere Gewalt, durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage, verursacht ist“.

---

[28] Dernburg, Pand. 5. Aufl. 1897 Bd. 3 S. 312.

[29] vgl. § 84 n. VO.

Die Bahn haftet also, abgesehen von dem Verschulden, auch für Zufall, es sei denn, daß sie durch Geltendmachung einer der gesetzlich festgelegten Einwendungen sich von der Haftpflicht befreien kann.

Der Frachtführer ist nicht verpflichtet, die Beförderung selbst zu besorgen. Es wird vielmehr fast regelmäßig geschehen, daß er seine Verpflichtung, das übernommene Gut von einem Orte zum andern zu schaffen, nicht selbst ausführt oder doch nicht allein, sondern sich dabei dritter Personen bedient.[30] Dazu ist er auch vollkommen berechtigt, denn er hat ja, wie oben dargelegt, nur das Resultat zu leisten; auf welche Weise er das aber erreicht, geht nur ihn an.

Die Personen, deren er sich zur Beförderung bedienen kann, können entweder selbständige sein, die in keinem Dienstverhältnis zu ihm stehen, oder solche, die von ihm innerhalb des Gewerbebetriebes zur Vornahme sämtlicher oder einzelner Arbeiten angestellt sind.

Auf die Haftung hat diese Scheidung keinen Einfluß. Der Frachtführer ist für beide Kategorien haftbar.

Dies ist auch nur zu billigen. Denn es wäre nicht recht, den Geschädigten lediglich an die Hilfspersonen zu weisen,[31] die oft mittellos sind, während der Schuldner selbst den Nutzen von den Hilfshandlungen hat.

Die Haftung ist aber eine verschiedene. Sie regelt sich nach §§ 431, 432 HGB.

Der Frachtführer kann den vertragsmäßig bis zum tat-

---

[30] vgl. Leutke S. 22; Westphal S. 22; Jasper S. 34; Koldewey S. 44.

[31] Etwas anderes ist es natürlich, ob sie nicht wegen ihrer schädigenden Handlungen ex delicto oder quasi ex delicto in Anspruch genommen werden können.

sächlichen Endziel übernommenen Transport anderen Frachtführern ganz oder teilweise übertragen und durch diese ausführen lassen. Es liegt dann nur ein Frachtvertrag mit nur einem Frachtführer vor; der Frachtvertrag wird über den ganzen Transport abgeschlossen. Man nennt dann den Transportunternehmer Hauptfrachtführer, die anderen Frachtführer dagegen Unterfrachtführer. Diese treten zum Absender in kein Vertragsverhältnis; sie sind, wenngleich selbständig in ihrer Eigenschaft als Frachtführer, in diesem Falle doch lediglich Personen, deren sich der Hauptfrachtführer zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten bedient und für die er nach Maßgabe von §§ 278 BGB., 431, 432 Abs. 1 HGB. haftet.[32]

Oder es liegt der Fall vor, daß der erste Frachtführer den Frachtvertrag auf Grundlage eines durchgehenden Frachtbriefes abgeschlossen hat, und die folgenden Frachtführer das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief annehmen und auf Grund dieses durchgehenden Frachtbriefes selbständig weiter befördern. Man spricht dann von Gesamtfrachtführern. Diese treten zum Absender in ein direktes obligatorisches Verhältnis. Sie haften nicht nur für den Teil des Transportes, den jeder einzelne von ihnen ausführt, sondern auch für den vorher und nachher von den anderen Frachtführern ausgeführten; sie treten alle in ein Gesamtschuldverhältnis mit dem Absender bezw. dem Empfänger. Jeder haftet solidarisch für die Ausführung der gesamten Beförderung, sie sind correi debendi (§ 432 Abs. 2 HGB.).

Ganz im Gegensatz zu diesen selbständigen Hilfspersonen des Frachtführers stehen die von ihm bestellten „Leute und anderen Personen, deren er sich bei der Ausführung der Be-

[32] vgl. Lehmann S. 867.

förderung bedient". Diese sind unselbständig. Jede Handlung derselben geschieht unter Verantwortlichkeit des Frachtführers.

Ebenso steht es mit der Eisenbahn, auch sie hat ihr Hilfspersonal und darunter auch ihre „Leute und anderen Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient". Und auch sie haftet für diese. Sie hat für ihr gesamtes an der Ausführung der Beförderung beteiligtes Personal einzustehen; also nicht nur für ihre dauernd angestellten Leute, sondern auch für das nur vorübergehend und zu einzelnen Verrichtungen angenommene Personal. Und zwar hat sie im Gegensatz zum Frachtführer, der nach § 431 HGB. nur ein Verschulden seiner Leute und der Personen, deren er sich bei der Ausführung des Transportes bedient, als eigenes Verschulden zu vertreten hat, nach §§ 458 HGB., 5 VO. schlechthin für ihre Leute und die anderen Personen, deren sie sich bedient, zu haften. Die Handlungen dieser gelten als von ihr zu vertretende. Sie haftet in demselben Umfange, als ob sie selbst gehandelt hätte.[33] Und zwar trägt sie auch dann die Verantwortung, wenn Handlungen ihrer Angestellten in Frage stehen, die nicht unmittelbar auf den Transport gerichtet sind.[34] Es ist auch nicht erforderlich, daß die Angestellten in Ausführung der ihnen regelmäßig obliegenden Dienstverrichtung das Versehen begangen haben; es genügt vielmehr, wenn die dienstliche Verrichtung den Anlaß, die Gelegenheit oder die Begünstigung zur Verübung der Handlung gegeben hat.[35]

---

[33] Lehmann-Ring Bd. 2 S. 901; Lehmann S. 885 Anm. 7; v. Hahn Bd. 2 S. 454.

[34] Hertzer S. 5.

[35] Puchelt S. 1212.

§ 4.

Die Leute der Eisenbahn und anderen Personen, deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bedient.

Das Personal, für dessen Handlungen seitens der Eisenbahn die Haftpflicht zu übernehmen ist, scheidet sich in

1. Leute der Eisenbahn und
2. andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bedient.

Der § 5 n. VO. (§ 9 VO. v. 1899), welcher diese Haftungsübernahme bestimmt, ist wörtlich gleichlautend mit § 458 HGB. Eine Definition der Begriffe „Leute“ und „andere Personen“ geben aber beide Paragraphen nicht. Und auch das Bürgerliche Gesetzbuch, das den Ausdruck „Leute“ in § 702 Abs. 2 braucht, unterläßt es, ihn zu definieren.

Wie Eger meint, kann der Unterschied zwischen beiden Kategorien lediglich in dem gewöhnlichen Sprachgebrauche gefunden werden. Rechtlich ist er ohne Bedeutung, da die Bahn für beide in gleicher Weise haftet. Weder „die Leute der Eisenbahn“ noch die „anderen Personen“ stellen juristisch präzise Begriffe dar. Im gewöhnlichen Leben werden sie auch meist nicht getrennt voneinander gehalten, sondern vielmehr synonym gebraucht. Man spricht da, ohne wesentliche Unterschiede zu machen, von Leuten, Personal, Bediensteten.[1] Wesentlich ist, daß beide Personen sind, die in einem Unterordnungs- bezw. Abhängigkeitsverhältnisse zur Eisenbahn stehen.[2] Sie sind nicht selbständig. Unter „Leuten des Frachtführers“ sind nach einer Reichs-

[1] Eger Bd. 1 S. 384.

[2] Eger in E. E. u. A. Bd. 17 S. 366.

gerichtsentscheidung[3] diejenigen zu verstehen, „welche innerhalb des Gewerbebetriebes desselben zur Vornahme gewisser Arbeiten angenommen, angestellt sind", also diejenigen, welche in einem Dienstverhältnisse zu ihm stehen und von ihm in seinem auf die Beförderung von Gütern gerichteten Gewerbe zu dessen Betriebe benutzt werden. „Leute der Eisenbahnverwaltung sind demgemäß diejenigen Personen, welche innerhalb des auf Transport von Personen und Gütern gerichteten Gewerbebetriebes der Eisenbahn angestellt sind", d. h. also diejenigen, welche zu ihr in einem kontinuierlichen Dienstverhältnisse stehen; also die Beamten und ständigen, festangestellten Bediensteten, die mit den sich stetig wiederholenden Funktionen des betreffenden Gewerbebetriebs generell beauftragt sind.[4]

Der Gewerbebetrieb muß hierbei im weitesten Umfange genommen werden; er ist nicht etwa nur auf die unmittelbar auf den Transport gerichteten Handlungen zu beschränken. Es fällt auch die gesamte vorbereitende Tätigkeit, wie das Auf- und Abladen, Aufbewahren und Avisieren des Gutes darunter. Auch ist alles Personal, welches irgendwie zum Frachtgewerbe gehört, darunter zu zählen. So gehören zu den Leuten der Eisenbahn in diesem Sinne nicht nur die Lokomotiv-, Zug- und Abfertigungsbeamten, sondern auch die Wagenputzer, Lampenwärter, Portiers und Bahnwärter.[5]

Im Gegensatz hierzu wird man demnach zu den „anderen Personen" diejenigen zu rechnen haben, die nicht Beamte

---

[3] RG. Bd. 7 S. 126/27.

[4] Eger Bd. 1 S. 384; v. Hahn Bd. 2 S. 454; Düringer S. 572; Hertzer S. 8; Makower S. 1510; Coermann S. 31: Goldmann S. 1749; Staub S. 1867.

[5] RG. Bd. 7 S. 126.

und nicht fest angestellt sind, sondern nur vorübergehend für einen einzelnen Transport oder nur für einzelne Transporthandlungen angenommen sind, wobei es nicht einmal notwendig ist, daß sie in irgendeinem Dienstverhältnis zur Bahn stehen.[6] Sie können gegen Tagelohn angenommen sein oder sogar unentgeltlich für die Bahn handelnd auftreten. Entscheidend ist nur, daß sie nicht in eigenem Namen handeln, unselbständig und von der Bahn abhängig sind.

Zu ihnen zählen z. B. Familienmitglieder oder Freunde, die aus Gefälligkeit die Beförderung oder eine einzelne Dienstleistung bei derselben übernommen haben, Gelegenheitsarbeiter u. a.[7]

III. Kapitel.

§ 5.

Der Rollfuhrunternehmer in der Literatur.

Als „Leute der Bahn" sollen nach der Verkehrsordnung auch die Rollfuhrunternehmer gelten. § 63 Abs. 8 n. VO. bestimmt: „Die Eisenbahn kann die Stückgüter innerhalb des Stationsorts oder von benachbarten Orten gegen eine durch Aushang bekanntzumachende Gebühr selbst anfahren oder Rollfuhrunternehmer dafür bestellen. Die hierbei verwendeten Personen gelten als Leute der Eisenbahn im Sinne des § 5. Die Rollfuhrleute haben ihren Gebührentarif bei sich zu tragen und auf Verlangen vorzuzeigen". Und

---

[6] Jasper S. 34.

[7] vgl. Eger S. 384; Makower S. 1510; Goldmann Bd. 3 S. 1749; Düringer-H. Bd. 3 S. 572; Staub Bd. 2 S. 1867.

§ 78 Abs. 1 ordnet an, daß die Eisenbahn auch ermächtigt ist, Rollfuhrunternehmer für die Zuführung der Stückgüter nach benachbarten Orten zu bestellen.

Es wird also den Eisenbahnverwaltungen wie bisher gemäß § 68 Abs. 3 VO. v. 1899 im allgemeinen das Recht zugesprochen, Rollfuhrunternehmer zu bestellen, d. h. es wird ihnen überlassen, ob sie es tun wollen. Ein Zwang zur Bestellung derselben kann nur seitens der Oberbehörden auf die Eisenbahnverwaltung ausgeübt werden. Das Publikum selbst kann keinen Entschädigungsanspruch auf den Mangel der Bestellung stützen.

Sie werden aber sicherlich überall da zu finden sein, wo betriebstechnische Gründe ihre Bestellung erforderlich machen. So werden sie besonders dort nicht fehlen dürfen, wo die Bahnhöfe entfernt vom Stationsort liegen.

Nach der Verordnung sollen sie, wie gesagt, als „Leute der Eisenbahn“ gelten. Was unter diesen zu verstehen ist, habe ich oben des weiteren ausgeführt. Es ist nun die Frage, ob die Rollfuhrunternehmer in der Tat solche Leute, d. h. unselbständige Beamte und in einem Dienstverhältnisse zur Bahn stehende, abhängige Angestellte sind, oder ob sie nicht vielmehr als selbständige Gewerbetreibende, Frachtführer, für die die Bahn nur die Haftung wie für ihre Leute übernimmt, betrachtet werden müssen, mit andern Worten: ob sie nicht nur in bezug auf die Haftung als Leute der Eisenbahn gelten sollen, im übrigen aber als selbständige Frachtführer anzusehen sind.

Hierüber gehen die Ansichten sehr auseinander: Eger[8] meint, unter Rollfuhrunternehmern seien, wie der Ausdruck

[8] EVO. S. 421.

Unternehmer erkennen ließe, selbständige Gewerbetreibende bezw. Frachtführer gemeint, nicht Bedienstete der Bahn. Wenn auch § 68 VO.[9] bestimme, daß dieselben als Leute der Eisenbahn gelten sollten, so dürfe hieraus doch nicht gefolgert werden, daß sie zu den Leuten der Bahnverwaltung im Sinne des § 9 gehörten. Dieselben seien vielmehr selbständige Frachtführer, die als solche den ursprünglichen Transport bis zur Behausung des Empfängers fortsetzten und in den von der Bahn übernommenen Transport bezw. Frachtvertrag eintreten. Das ergebe sich einerseits aus der Fassung des Abs. 3 und den gewählten Ausdrücken, andererseits aber auch daraus, daß die Rollfuhrunternehmer gemäß Abs. 7 § 68 den Frachtbrief auszulösen sowie über den Empfang des Gutes zu quittieren hätten und nunmehr auf Grund dieses ursprünglichen Frachtbriefes bezw. Frachtvertrages den Transport bis zur Behausung des Empfängers beendeten. Demgemäß hafte auch einerseits die Eisenbahn für den von ihr bestellten Rollfuhrunternehmer dem Empfänger gemäß §§ 9 EVO., 458 u. 432 HGB., andererseits aber auch der Rollfuhrunternehmer selbst dem Empfänger direkt und selbständig, und zwar für den ganzen Transport einschließlich desjenigen der vorausgehenden Bahnen nach Inhalt des Frachtbriefes gemäß § 432 Abs. 2 HGB. Eger zählt also den Rollfuhrunternehmer zu den Gesamtfrachtführern (vgl. hierzu S. 23 d. Abh.).

Demgegenüber führt Cosack[10] aus: „Wenn ein Gut auf der Reise nicht bloß die Bahn berührt, sondern strecken-

[9] Gemeint § 68 VO. v. 1899; ebenso auch weiterhin, wenn die §§ 9, 37, 68 VO. zitiert werden. Die Paragraphen der VO. v. 1909 sind stets unter n. VO. aufgeführt.

[10] S. 410.

weise mit Wagen oder Schiff zu befördern ist, so hat sehr oft die Eisenbahn für die eisenbahnlose Strecke einen Unternehmer ständig bestellt. Dann nimmt sie das Gut zur Beförderung auf der ganzen Strecke einschließlich des eisenbahnlosen Teils mittels durchgehenden Frachtbriefes an. Und zwar zählt dann jener Unternehmer dem Absender und Empfänger gegenüber zu den Leuten der Eisenbahn, d. h. er ist nicht Samt-, sondern Unterfrachtführer; die Eisenbahn haftet also für ihn, während er persönlich nicht haftbar ist. Hierher gehören namentlich die bahnseitig bestellten Rollfuhrunternehmer; mögen sie bloß den Verkehr zwischen dem Geschäft oder der Wohnung des Absenders oder Empfängers und dem Güterbahnhof oder den Verkehr zwischen der Station und benachbarten Ortschaften besorgen".

Ähnlich stellt sich Hertzer,[11] nur daß er den Rollfuhrunternehmer nicht zu den Unterfrachtführern rechnet. „Die bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer", meint er, „sind zwar im allgemeinen selbständige Gewerbetreibende, in ihrem Verhältnis zur Eisenbahn aber nehmen sie diese Rechtsstellung nicht ein, denn zu dieser stehen sie in einem Abhängigkeitsverhältnis, welches sich einmal dadurch bekundet, daß die Eisenbahn für sie haftet, welches sich andererseits aber auch dadurch äußert, daß die Genannten als Rollfuhrunternehmer bestellt werden, d. h. vertragsmäßig nach bestimmten Aufträgen handeln und zu festgesetzten Gebühren das An- und Abfahren von Gütern zu besorgen haben. Sie gelten als Leute der Eisenbahn; keineswegs sind sie als selbständige Frachtführer im Sinne des § 432 HGB. anzusehen. Die Eisenbahn hat daher auch den Empfängern gegenüber für

[11] S. 116.

sie die Haftung zu übernehmen, unbeschadet des Rückgriffs, den sie selbst gegen die letzteren besitzt."

Dieselbe Ansicht vertreten auch noch Makower,[12] Goldmann,[13] Düringer-Hachenburg,[14] Staub,[15] Coermann.[16] Alle sprechen sich übereinstimmend dahin aus, daß der Rollfuhrunternehmer Angestellter der Eisenbahn und somit zu deren Leuten zu rechnen sei. Demgemäß könne auch nicht ein Anspruch auf Ersatz wegen Verlust oder Beschädigung gegen den Rollfuhrunternehmer geltend gemacht werden, sondern es hafte die Eisenbahn allein für ihn wie für einen ihrer Angestellten. Keineswegs sei der Rollfuhrunternehmer als selbständiger Frachtführer, insbesondere nicht als Frachtführer, der auf Grund durchgehenden Frachtbriefes befördere, anzusehen.

§ 6.

Der Rollfuhrunternehmer als Unterfrachtführer.

Meiner Ansicht nach sind die Rollfuhrunternehmer Frachtführer und als solche in ihrem Verhältnis zur Eisenbahn — als deren selbständiges Hilfspersonal — Unterfrachtführer.

Frachtführer ist, wie oben ausführlich dargelegt, derjenige, welcher es gewerbsmäßig übernimmt, die Beförderung von Gütern zu Lande usw. auszuführen; Unterfrachtführer

---

[12] Bd. 1 S. 1510.
[13] Bd. 3 S. 1786.
[14] Bd. 3 S. 660.
[15] Bd. 2 S. 1917.
[16] S. 14.

derjenige, der den vom Frachtführer — Hauptfrachtführer — vertragsmäßig bis zum tatsächlichen Endziel übernommenen Transport auf dessen Auftrag hin ganz oder teilweise ausführt (vgl. hierzu S. 10 u. 23 d. Abh.).

Leute und die anderen Personen der Eisenbahn dagegen sind alle diejenigen, die in einem Unterordnungs- und Abhängigkeitsverhältnisse zur Bahn stehen, also nicht selbständig sind (vgl. S. 25 ff. d. Abh.).

Der Hauptunterschied zwischen beiden liegt also darin, daß die Unterfrachtführer selbständige, die Leute aber unselbständige Hilfspersonen sind.

Der Frachtführer kann sich zur Ausführung des von ihm übernommenen Transports sowohl der einen wie der anderen bedienen; er braucht die Beförderung nicht selbst auszuführen.

Ebenso die Eisenbahn, die, wie oben dargelegt, auch Frachtführer ist (vgl. S. 19 d. Abh.). Diese kann zu ihrer Unterstützung, wo sie es für angemessen hält, auch Rollfuhrunternehmer bestellen, d. h. zulassen, dafür besorgt sein, daß welche da sind; im Gegensatz zu anstellen.

Es ist wohl kein Zweifel, daß der Rollfuhrunternehmer an sich ein selbständiger Gewerbetreibender, und zwar Frachtführer ist. Er übernimmt es gewerbsmäßig, die Beförderung von Gütern zu Lande auszuführen. Und es ist meines Erachtens auch klar, daß er kein Angestellter, Bediensteter der Bahn, eine von ihr abhängige Person ist. Denn sonst würde es vollkommen ausgeschlossen sein, daß er die Beförderungsgebühr, wie es tatsächlich der Fall ist, auf eigene Rechnung vereinnahmt. Aber auch im Verhältnis zur Bahn, wenn er sonst als Frachtführer angesehen wird, ist er nicht ihr Be-

diensteter und büßt nichts von seiner Selbständigkeit als Frachtführer ein. Das hat die Verordnung auch gar nicht gewollt. Schon dadurch, daß sie ihn als „Unternehmer“ bezeichnet, will sie, wie Eger treffend bemerkt, zu erkennen geben, daß sie ihn keinesfalls zu den Bediensteten gerechnet wissen will. Sie spricht ja auch nicht davon, daß die Rollfuhrunternehmer Leute der Eisenbahn sind, sondern sagt ausdrücklich: „Die Rollfuhrunternehmer gelten als Leute der Eisenbahn“, d. h. also, sie sind nicht Leute, sondern nur wie diese zu behandeln und das nur im Sinne des § 5 n. VO. (§ 9 VO. v. 1899), also nur bezüglich der Haftung. Im übrigen aber sollen sie ihre Stellung behalten, also das bleiben, was sie tatsächlich sind, Frachtführer.

Hätte die Verordnung das nicht so gedeutet wissen wollen, sondern die Rollfuhrunternehmer als Leute, d. h. als abhängige, unselbständige Personen behandelt haben wollen, so würde es sich m. E. erübrigt haben, sie in der Verordnung besonders aufzuführen. Zum mindesten aber konnte der Hinweis, daß sie als Leute gelten sollen, unterbleiben. Es hätte, wenn sie einmal besonders genannt werden sollten, vollkommen genügt, das Recht der Eisenbahn, Rollfuhrleute anzustellen, anzuführen. Damit wäre ohne weiteres ersichtlich gewesen, daß die Verordnung dieselben zu ihren Angestellten, ihrem unselbständigen Hilfspersonal, also zu ihren Leuten gerechnet haben wollte. Das sollte aber nicht sein. Die Rollfuhrunternehmer sollen keineswegs mit den Lokomotivführern, Schaffnern u. a., die auch nicht besonders aufgeführt werden und doch Leute, Hilfspersonen, die die Eisenbahn anstellen kann, ohne daß sie durch die Verordnung besonders dazu ermächtigt wird, sind, auf eine Stufe gestellt werden. Ganz im Gegenteil, die Verordnung will klar zum

Ausdruck bringen, daß sie etwas anderes sind und nur bezüglich der Haftung etwas gemeinsam mit ihnen haben.

Damit aber büßt der Rollfuhrunternehmer seine Frachtführereigenschaft nicht ein. Denn wie der Frachtführer für seine Unterfrachtführer eintritt, ohne daß diese ihre Eigenschaft als Frachtführer einbüßen (vgl. S. 23 d. Abh.), ebenso bleibt der von der Eisenbahn — die in diesem Falle Hauptfrachtführer ist — bestellte Rollfuhrunternehmer Frachtführer. Nur daß er nicht mehr selbständiger Frachtführer ist, denn damit ist ein selbständiges Haften verbunden, sondern im Verhältnis zur Bahn, die für ihn eintritt, Unterfrachtführer wird. Die Eisenbahn überträgt ihm, den von ihr übernommenen Transport an sein Endziel zu befördern.

Der Rollfuhrunternehmer gehört sonach in seiner Eigenschaft als Unterfrachtführer zum selbständigen Personal der Bahn, für die diese (gemäß §§ 5, 63, 8, 78, 1 n. VO.) in demselben Maße wie für ihre Leute verantwortlich ist. Die Bahn haftet allein, und zwar direkt und unmittelbar für deren Handlungen. Die Rollfuhrunternehmer können nicht in Anspruch genommen werden.

Demgemäß ist es meines Erachtens vollkommen ausgeschlossen, den Rollfuhrunternehmer als selbständigen Frachtführer im Sinne des § 432 Abs. 2 HGB. anzusehen, der als solcher in den Frachtvertrag eintritt, d. h. den Weitertransport des Gutes bis zur Behausung des Empfängers übernimmt und daher auch dem letzteren direkt und selbständig, und zwar für den ganzen Transport haftet (vgl. S. 29 d. Abh.). Denn der Samtfrachtführer ist bezüglich der Haftung dem ursprünglichen Frachtführer völlig gleichgestellt; sie haften gesamtschuldnerisch. Hier aber bestimmt § 5 n. VO. ausdrücklich, daß die Eisenbahn allein die Haftung zu übernehmen

hat. Es kann somit von einem Gesamtfrachtführer auch nicht die Rede sein.

Aber auch zu den „anderen Personen, deren sich die Eisenbahn bei Ausführung der Beförderung bedient“ (vgl. S. 26 d. Abh.), kann der Rollfuhrunternehmer nicht gezählt werden, denn einerseits sind diese, wenn auch nicht ständige, festangestellte Bedienstete der Bahn, so aber doch Personen, die nicht in eigenem Namen handeln, unselbständig und von der Bahn abhängig sind, andererseits aber kommen sie nur als vorübergehend für die Eisenbahn tätig werdende Personen in Betracht. Das Rollfuhrunternehmen ist aber ein ständig bei der Bahn eingerichtetes Institut.

Was die Haftung der Bahn anlangt, wäre es für den Rollfuhrunternehmer gegenüber dem Empfänger an sich ohne Belang, ob auf § 432 HGB. oder § 5 n. VO., § 458 HGB. Bezug genommen würde, da nach beiden Paragraphen die Bahn dem Empfänger für die von ihr bestellten Personen haftet. Nicht unwesentlich ist der Unterschied aber, wenn es sich um die Frage handelt, ob der Rollfuhrunternehmer dem Empfänger direkt aus dem Transporte haftet. Denn wäre der Rollfuhrunternehmer als ein der Bahn nachfolgender selbständiger Frachtführer anzusehen, welchem diese das Gut nebst Frachtbrief zum Weitertransport übergibt, so würde er (gemäß § 432 Abs. 2) in den Frachtvertrag eintreten und dem Empfänger — wie bereits dargelegt — für alle Verbindlichkeiten aus demselben unmittelbar mithaften. Ist er hingegen — wie ich es für richtig halte — Unterfrachtführer, so haftet die Bahn (gemäß §§ 5, 63 Abs. 8, 78 Abs. 1 n. VO., § 458 HGB.) allein und unmittelbar, während der Rollfuhrunternehmer — wie wir gesehen haben — nicht in Anspruch genommen werden kann.

IV. Kapitel.

§ 7.

Der Eisenbahngepäckträger in der Literatur.

In viel eingehenderem Maße, als man sich mit der Frage der Rechtsstellung der Rollfuhrunternehmer beschäftigt hat, ist dies bezüglich der rechtlichen Stellung der Eisenbahngepäckträger geschehen. Hier stehen sich die Ansichten von Eger, Reindl, Düringer-Hachenburg, Staub, Goldmann, Lehmann einerseits und diejenigen von Gorden und Hertzer andererseits schroff gegenüber.

Während erstere sie zu den selbständigen Frachtführern zählen, rechnen letztere sie zu den Leuten der Eisenbahn.

So führt Eger aus[1]: Wäre beabsichtigt, den Gepäckträgern die Stellung als Leute der Eisenbahn im Sinne von § 9 VO., § 458 HGB. beizulegen, so hätte kein Grund vorgelegen, dies nicht ausdrücklich auszusprechen. Dies sei aber vermieden worden. Nur insoweit sie im Auftrage der Eisenbahn nach Abschluß des Eisenbahndienstvertrages Gepäck von und nach den Abfertigungsstellen oder Gepäckwagen transportierten, seien sie für diese Handlungen als Leute der Bahn anzusehen. Es erscheine daher die Annahme begründet, daß der Rechtscharakter der Gepäckträger, die ja nach der alten Verkehrsordnung anerkanntermaßen selbständige Frachtführer gewesen seien, an sich durch die neue Verkehrsordnung nicht geändert werden sollte, diese vielmehr auch jetzt wie nach altem Rechte als selbständige Frachtführer

---

[1] Eger, VO. S. 170ff., a. VO. S. 162/63, Frachtrecht Bd. 3 S. 418 und in E. E. u. A. Bd. 17 S. 282ff.

anzusehen seien, welche in eigenem Namen und für eigene Rechnung Frachtverträge abschlössen und ausführten, derartig jedoch, daß allein die Eisenbahn für deren Handlungen die Haftung in vollem Umfange übernähme. Dafür spräche, daß das ökonomische Ergebnis des Geschäfts — die Beförderungsgebühr — jenen allein und direkt zufließe und die Eisenbahn in keiner Weise an dem Geschäft, weder am Abschlusse noch an der Ausführung, beteiligt sei. Dagegen ließe sich auch nicht einwenden, daß die Gepäckträger Dienstabzeichen usw. zu tragen hätten, denn ebenso hätten die Buchhändler, Zeitungsverkäufer und andere im Bereiche der Bahn zugelassene selbständige Gewerbetreibende bestimmte Erkennungszeichen zu führen. Der Gepäckträger stehe gewissermaßen zur Eisenbahn in einem analogen Verhältnisse wie der Spediteur (gemäß § 413 HGB.) zum Versender, der durch Dritte — die Reisenden — ihm das Gut übergäbe. Der in Frage kommende Beförderungsvertrag werde gleich von vornherein von beiden Vertragsparteien mit der Abrede abgeschlossen, daß die alleinige Verantwortlichkeit (gemäß § 34 Abs. 1 u. 4 VO.) die Eisenbahn zu tragen habe, während der Gepäckträger vom Reisenden überhaupt nicht in Anpruch genommen werden könnte. Das Gegenteil wäre auch zwecklos, da alsdann, d. h. wenn der Gepäckträger mithaften müßte, sich der Reisende doch unbedingt stets die potente Eisenbahn als Schuldnerin vorziehen würde. Es handele sich also nicht um eine bloße Bürgschaft oder um eine Regreßübernahme derartig, daß die Eisenbahn für Verlust und Schaden nur aufzukommen hätte, wenn der Gepäckträger den Ersatz nicht zu leisten vermöge, sondern um eine unmittelbare Haftung, ein Delkrederestehen der Eisenbahn für diesen. Der Reisende habe nur den Anspruch bezw. die Klage gegen die Bahn,

der Gepäckträger könne ihn mit dem Einwande der mangelnden Passivlegitimation an die Eisenbahn verweisen.

Demgegenüber nimmt Reindl,[2] der ebenfalls die Gepäckträger nicht als Leute der Eisenbahn erachtet, eine solidarische Haftung von Eisenbahn und Gepäckträgern an und begründet seine Ansicht folgendermaßen: Die Motive[3] bemerkten zwar: „Sind nach der Fassung des § 37 in der neuen Verordnung die Gepäckträger, auch soweit sie einen zwar von der Eisenbahn nicht übernommenen, aber mit der Beförderung des Reisegepäcks eng zusammenhängenden Transport besorgen, als Bedienstete der Verwaltung zu betrachten, so mußte es als angemessen erachtet werden, der Eisenbahn die Haftpflicht für ihr Personal auch in dieser Hinsicht in gleichem Umfange wie beim Frachtvertrage aufzuerlegen. Eine solche Erweiterung der Haftpflicht schien um so weniger bedenklich, als die Gepäckträger meist Kaution bestellt haben, an der die Eisenbahnen sich schadlos halten können"; dies könne aber keinesfalls dazu führen, ohne weiteres anzunehmen, daß nunmehr die Gepäckträger zu den Leuten der Eisenbahn im Sinne von § 9 VO. gehörten. Sei doch hier in der unzweideutigsten Weise ausgesprochen, daß die Gepäckträger, auch soweit sie innerhalb des Stationsbereiches das Gepäck nach und von den Abfertigungsstellen verbrächten, „einen nicht von der Eisenbahn übernommenen Transport besorgten". Und demgemäß daraus zu folgern, daß, da die Bahn den Transport nicht übernommen hätte, eben die Gepäckträger ihn übernommen hätten, denn irgend jemand müßte ihn doch übernommen, d. h. rechtlich gesprochen, die Verpflichtung zur

---

[2] E. E. u. A. Bd. 17 S. 361 ff. u. Bd. 19 S. 81 ff.

[3] vgl. Gerstner S. 14.

Herbeiführung eines Arbeitserfolges, nämlich die Verbringung des Gepäcks von der Grenze des Stationsbereiches nach den Abfertigungsstellen und umgekehrt eingegangen haben. Hätte er dies aber getan, so handele er also nicht im unmittelbaren Auftrage der Eisenbahnverwaltung, sondern auf Grund eines mit dem Reisenden selbständig abgeschlossenen Frachtvertrages; er vollführe nicht eine Tätigkeit als Organ der Eisenbahn bei Ausführung des von dieser übernommenen Transportes, sondern vielmehr einen selbst durch Vertrag mit dem Reisenden übernommenen Transport, sei also Frachtführer im Sinne des § 425 HGB. und hätte daher auch selbst für die Ausführung dieses Transportes (gemäß §§ 428 bis 430 HGB.) zu haften.

Neben dieser Haftung der Gepäckträger sei aber aus Gründen des praktischen Verkehrsbedürfnisses auch der Eisenbahn die Haftung für die Ausführung des von den Gepäckträgern übernommenen Transportes auferlegt worden, und zwar in der gleichen Weise, wie wenn die Eisenbahnverwaltung selbst einen Frachtvertrag über das dem Gepäckträger zum Transport übergebene Gepäck abgeschlossen hätte. Die Eisenbahnverwaltung und der Gepäckträger hafteten demnach für die Ausführung des Transports als Gesamtschuldner im Sinne des § 421 HGB., jedoch unter der Modifikation, daß sich, soweit nicht Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Gepäckträgers vorliege, die Voraussetzungen und der Umfang der Haftung der Eisenbahn nach den §§ 34 Abs. 1 u. 4, 36, 75, 80 u. 83 VO., die Voraussetzungen und der Umfang der Haftung des Gepäckträgers nach den §§ 428, 429 u. 430 HGB. richteten.

Für den Fall, daß die Gepäckträger einen Transport übernähmen, der sich über den Stationsbereich (vgl. hierzu S. 7 d. Abh.) erstrecke, so hafte die Eisenbahn nur für diejenigen

Handlungen, die sich hierbei noch innerhalb des Stationsbereiches ereigneten, wobei der Beweis, daß die die Haftung der Eisenbahn begründende Handlung des Gepäckträgers noch innerhalb des Stationsbereiches stattgefunden habe, im Zweifelsfalle dem Reisenden aufzuerlegen sei. Es läge in diesem Falle ohne Zweifel nur ein Beförderungsvertrag, eine locatio conductio operis vor; der Reisende wolle Herbeiführung eines Erfolges — die Beförderung des Gepäcks nach einem bestimmten Orte (Wohnung, Hotel) — und verspreche hierfür einen Beförderungspreis, und der Gepäckträger verspreche ebenfalls nur die Herbeiführung dieses einen Erfolges. Es könnten daher nicht aus ein und demselben Beförderungsvertrage je nach dem Orte, wo der Schaden eingetreten sei, für die Haftung des Gepäckträgers selbst verschiedene Grundsätze bestehen oder gar eine Zweiteilung der Person des Gepäckträgers vorgenommen werden in der Weise, daß er bis zur Grenze des Stationsbereichs zu den „Leuten der Eisenbahn“ gerechnet und von dieser Grenze ab in einen „selbständigen Frachtführer“ verwandelt werde, und daß er für die Ausführung dieses einen und ein einheitliches Ganze bildenden Transports zwar dann, wenn er den Schaden innerhalb des Stationsbereichs verursacht, nicht, dagegen aber dann haften solle, wenn er ihn außerhalb des Stationsbereichs herbeigeführt hätte. An wen solle sich denn der Reisende wenden, wenn nicht festgestellt werden könne, wo das Gepäck beschädigt worden oder verloren gegangen sei? Wende er sich an die Bahn, so würde ihm diese einwenden, er solle zunächst beweisen, daß der Schaden innerhalb des Stationsbereichs eingetreten sei, was unmöglich sein würde, und wende er sich an den Gepäckträger, so hielte dieser ihm entgegen, er hafte nur, wenn der Reisende ihm beweisen könne,

daß der Schaden auch wirklich außerhalb des genannten Bereiches entstanden sei, was er natürlich auch nicht könne. Somit müsse der Reisende selbst den Schaden tragen. Dies sei aber bei einer Solidarhaftung des Gepäckträgers und der Eisenbahn unmöglich, da der Reisende dann, wenn er nicht beweisen könne, daß der Schaden noch im Stationsbereiche eingetreten sei, unter allen Umständen sich wenigstens an den Gepäckträger selbst halten könne.

Ein Verbot aber dahin zu erlassen, daß der Reisende mit dem Gepäckträger einen einheitlichen Vertrag des Inhalts, daß der letztere des ersteren Gepäck über die Grenze des Stationsbereichs hinaus verbringe, abschließen dürfe, bestehe nicht. Sonach sei auch ein solcher Vertrag gültig und müsse in bezug auf die Frage der Haftung, wie geschehen, berücksichtigt werden.

Ebendieselbe Ansicht, insbesondere auch bezüglich der Haftung, vertreten Goldmann,[4]) Düringer-Hachenburg[5]) und Staub.[6]) Sie erklären übereinstimmend, daß die Gepäckträger nicht zu den „Leuten der Eisenbahn und den Personen, deren sie sich zur Ausführung der Beförderung bedient", gehörig erachtet werden können, sondern Frachtführer und als solche selbständig haftbar seien. Die Verantwortlichkeit der Eisenbahn bedeute eine gesamtschuldnerische Mithaftung der letzteren. Eisenbahn und Gepäckträger seien Gesamtschuldner. Dies sei eingeführt, weil der Reisende an der Haftung des Gepäckträgers allein in der Regel keine Sicherheit hätte.

---

[4] HGB. Bd. 3 S. 1786.
[5] HGB. Bd. 3 S. 660.
[6] HGB. Bd. 2 S. 1917.

Lehmann[7]) erklärt hierzu nur, daß die Gepäckträger in gewissen Grenzen hinsichtlich der Bahn wie deren „Leute" behandelt würden. Daraus ist zu schließen, daß auch er sie als selbständige Frachtführer, die nur in bezug auf die Haftung etwas mit den Leuten der Bahn gemein haben, ansieht.

In schroffem Gegensatz zu den eben wiedergegebenen Ansichten stehen die von Hertzer und Gorden vertretenen.

Hertzer[8]) führt aus: Die Eisenbahngepäckträger müßten zu den „Leuten der Eisenbahn" gerechnet werden, denn in § 37 VO. sei für sie ausdrücklich die bahnseitige Verantwortlichkeit anerkannt. Sie könnten nicht als selbständige Frachtführer bezeichnet werden, weil nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, wie sie das Handelsgesetzbuch vertrete, die Übernahme der Haftung für den Schaden, den das Gut bei der Beförderung erlitte, als ein dem rechtlichen Begriff des Frachtführers eigentümliches Merkmal anzusehen sei, welches man sich von diesem Begriffe nicht losgelöst denken könne, ohne den Rechtscharakter des genannten Vertragsschuldners völlig zu verändern. Ferner sei für jeden selbständigen Frachtführer notwendige Voraussetzung, daß er in bezug auf seinen Gewerbebetrieb selbständig dastehe und weder der Beeinflussung noch der Beaufsichtigung eines Dritten unterworfen sei. Die Gepäckträger nähmen aber eine derartige Rechtsstellung nicht ein. Dies ergebe sich schon daraus, daß die Eisenbahn die Haftung für sie übernähme. Hierdurch werde das Abhängigkeitsverhältnis zwischen ihnen und der Eisenbahn in der gleichen Weise hergestellt, wie es zwischen dem Handlungsgehilfen und dem Prinzipal oder

[7] HGB. S. 885 Anm. 7.

[8] Komm. S. 54 und in Ztg. d. V. D. EV. Nr. 23.

zwischen dem Erfüllungsgehilfen und dem Schuldner bestehe. Dies kennzeichne sich auch äußerlich dadurch, daß die Gepäckträger Dienstabzeichen tragen und mit gedruckten Dienstanweisungen versehen sein müßten. Die Eisenbahnen seien demgemäß verpflichtet, sie zu beaufsichtigen, und müßten daher als Vorgesetzte der Gepäckträger gelten. Diese seien sonach Hilfspersonal im Gewerbebetrieb der Eisenbahn und könnten nicht als Geschäftsherrn und somit auch nicht als Frachtführer angesehen werden. Dagegen ließe sich auch nicht einwenden, daß sie die Beförderungsgebühr direkt auf eigene Rechnung vereinnahmten.

Was die Haftung anbelange, so sei diese auf den Stationsbereich (vgl. S. 7 d. Abh.) beschränkt und greife in den Fällen nicht Platz, in welchen die Gepäckträger das Gepäck von und nach den Wohnungen oder Hotels der Reisenden beförderten. Dies beurteile sich nach den Grundsätzen des gewöhnlichen Frachtvertrages, sei also nicht Bestandteil des Eisenbahnfrachtvertrages. Die Gepäckträger seien in derartigen Fällen allein verantwortlich und für diesen Teil ihrer Tätigkeit selbständige Gewerbetreibende, ohne jedoch dadurch in bezug auf ihre sonstige Tätigkeit ihrer Eigenschaft als Leute der Eisenbahn verlustig zu gehen.

Ebendieselbe Ansicht vertritt Gorden.[9]) Auch seiner Meinung nach können die Gepäckträger nur als „Leute der Eisenbahn“ behandelt werden. Es müßten nach § 37 VO. zwei Kategorien von Gepäckträgern unterschieden werden, solche, die von der Eisenbahn zugelassen, und solche, die von ihr bestellt seien. Die ersteren seien selbständige Gewerbetreibende, d. h. Frachtführer, die dem Reisenden für

[9] E. E. u. A. Bd. 17 S. 373, Bd. 18 S. 182 u. Bd. 19 S. 285.

mangelhafte Ausführung des ihnen erteilten Transportauftrages nach den Grundsätzen des Frachtvertrages zu haften hätten, die letzteren dagegen seien Leute der Eisenbahn, soweit sie innerhalb des Stationsbereiches in Funktion träten, für deren schuldhaftes Handeln die Eisenbahn die Verantwortung, und zwar ausschließlich in der Weise übernähme, daß eine Haftung der Gepäckträger selbst ausgeschlossen sei.

Hierbei stützt sich Gorden auf die Motive[10] und führt demzufolge aus: Wenn auch die Beratungen des Bundesrats nicht publiziert würden, so müßte man doch annehmen, daß, da die Vorschrift des § 37 der Begründung der Motive entspräche, der Bundesrat diese Vorschrift eben aus den in den Motiven angegebenen Gründen gebilligt hätte. Sei dies aber der Fall, so hätte die Regelung des § 37 lediglich den Zweck, der Eisenbahn die Haftung für die Handlungen der bestellten Gepäckträger aufzuerlegen. Diese seien aber „Leute der Eisenbahn" im Sinne des § 9 VO. Schon der Umstand, daß die Eisenbahnverwaltung in Fällen des Verkehrsbedürfnisses gezwungen sei, sie zu „bestellen", nicht bloß „zuzulassen", dokumentiere, daß diese Gepäckträger nicht bloß in einem internen Subordinationsverhältnis zur Eisenbahnverwaltung stehen sollten, sondern daß die Behörde sie auch äußerlich als ihre Angestellten betrachtet wissen wolle. Sie hätten ja auch besondere Dienstabzeichen und müßten mit einer Dienstanweisung und einem Gebührentarif versehen sein. Ausschlaggebend sei aber die Normierung der Haftung für die von ihnen hervorgerufenen Handlungen. Die Motive würden, wenn sie die bestellten Gepäckträger als selbständige Frachtführer hätten angesehen wissen wollen,

[10] vgl. S. 38 d. Abh.

nicht in dem Nachsatze besonders der Eisenbahn die Haftpflicht für die Gepäckträger „in gleichem Umfange wie beim Frachtvertrage“ auferlegt haben, da ja bei dem Eisenbahnfrachtvertrage die Eisenbahn ausschließlich für Versehen ihres Personals hafte. Hafte aber die Eisenbahn ausschließlich — was sich übrigens auch schon aus der Wortfassung des § 37, wo der Gesetzgeber ausdrücklich nur von „Verantwortlichkeit“, nicht aber von „Mitverantwortlichkeit“ der Bahn spräche, ohne weiteres ergäbe —, so folge daraus, daß die bestellten Gepäckträger nicht selbständige Frachtführer sein könnten. Denn die Übernahme der Haftung für Schäden, die das Gut bei der Beförderung erleide, sei nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen ein dem juristischen Begriff des Frachtführers eigentümliches Merkmal, welches von diesem Begriffe nicht losgelöst werden könnte, ohne seinen Rechtscharakter völlig zu zerstören. Mithin könne der bestellte Gepäckträger, für den die Bahn die Haftung übernähme und der sonach in bezug auf seinen Gewerbebetrieb nicht — wie es für jeden selbständigen Frachtführer eine notwendige Voraussetzung sei — unabhängig dastehe, sondern vielmehr in einem direkten Abhängigkeitsverhältnis zur Bahn stehe, nicht als selbständiger Frachtführer angesehen werden, sondern müsse auch ohne ausdrückliche Bezeichnung zu den „Leuten der Bahn“ gerechnet werden.

Die Gepäckträger hätten zwar keine Frachtgutbeförderung im technischen Sinne, wohl aber eine solche Beförderung zu besorgen, die mit dem technischen Frachtguttransport in engem Zusammenhange stehe. Dies ergebe sich aus den Motiven.[11] Die dort gebrauchten Worte „soweit sie (die

[11] vgl. S. 38 d. Abh.

Gepäckträger) einen zwar von der Eisenbahn nicht übernommenen Transport besorgen“ müßten mit den Worten „aber mit der Beförderung eng zusammenhängenden Transport“ in Zusammenhang gebracht werden. Die Bedeutung des betreffenden Satzes der Motive läge also in der Gegenüberstellung der Tätigkeit der Gepäckträger zu dem technischen Gütertransport der Eisenbahn. Der ganze 7. Abschnitt des 3. Buches des Handelsgesetzbuchs spräche von der „Beförderung“ von Gütern auf der Eisenbahn. Als Frachtführer übernähme letztere gewerbsmäßig solche Beförderungen. Der Gepäckbeförderungsvertrag, soweit der Gepäckträger in Frage komme, sei nach den Worten der Motive kein eigentlich eisenbahnrechtlicher Transportvertrag. Er stehe aber mit diesem in engem Zusammenhange. Denn das Gepäck des Reisenden, welches der Gepäckträger vom Wagen zur Abfertigung schaffe, solle noch zur Beförderung aufgegeben werden. Von der Aufgabe an sei es Frachtgut, das nach den Grundsätzen des Eisenbahnfrachtrechts befördert werde. Die Motive wollten sagen: Das Reisegepäck in der Hand des Gepäckträgers sei zwar nicht Frachtgut, werde es aber demnächst werden. Es erscheine deshalb angezeigt, daß die Eisenbahn schon in der Zeit, wo es noch nicht bei der Abfertigungsstelle niedergelegt, aber im Stationsbereiche befindlich sei, die Haftung für das zur Beförderung aufgegebene Gepäck übernähme.

Die Haftung der Eisenbahn sei also keine unbedingte. Die Bahn sei für die von ihr bestellten Gepäckträger vielmehr nur insoweit verantwortlich, als dieselben das Gepäck der Reisenden im Stationsbereiche nach und von den Wagen, Abfertigungsstellen usw. zu schaffen hätten.

Gehe der Transport aber über die Grenze des Stations-

bereiches hinaus, so wolle der Reisende zweifelsohne zwar auch nur einen einheitlichen Transportvertrag schließen. Das Gesetz verweigere ihm aber die Realisation dieses Willens, indem es ihm für den Transport innerhalb des Stationsbereiches die Eisenbahn, außerhalb desselben den Gepäckträger als Vertragskontrahenten entgegenstelle.

Die juristische Gestaltung sei folgende: Handele es sich um zugelassene Gepäckträger, die das Reisegepäck in der angegebenen Weise zu transportieren hätten, so läge ein einheitlicher Beförderungsvertrag vor, der den Regeln der locatio conductio operis unterstehe. Seien hingegen bestellte Gepäckträger mit der Beförderung beauftragt, so könne die juristische Konstruktion des Vertrages nur die sein, daß der Kontrakt in zwei Teile zerfiele: a) Beförderung des Gepäcks von der Abfertigungsstelle bis zur Grenze des Stationsbereichs, b) Transport von dieser örtlichen Grenze bis zur Behausung des Reisenden. Für die Beförderung zu a sei die Eisenbahn alleinige Gegenkontrahentin des Reisenden und ihm für den Verlust des zu transportierenden Gutes allein verantwortlich. Für den Transport zu b sei der Gepäckträger der alleinige Gegenkontrahent und allein haftbar.

In diesem Falle müsse der Reisende nur behaupten, daß der Beschädigungsfall innerhalb des Stationsbereiches eingetreten sei, und die Eisenbahn verklagen. Diese habe dann den Beweis zu führen, daß sie bis zur Grenze des Stationsbereiches den Transport ordnungsmäßig ausgeführt habe. Könne sie das, so würde zwar der Kläger mit seiner Klage abgewiesen, er habe aber durch den Prozeß erfahren, wo der Schuldige zu suchen sei, und könne nunmehr diesen, d. h. den Gepäckträger, in Anspruch nehmen. Sonach brauche nicht der Reisende den schwierigen Nachweis zu führen, daß

der Beschädigungsfall innerhalb oder außerhalb des Stationsbereiches eingetreten sei, was ja im Falle des Nichtvermögens einen Verlust des Ersatzanspruches bedeuten würde.

§ 8.

Der Eisenbahngepäckträger als selbständiger Frachtführer.

Meiner Meinung nach sind die Eisenbahngepäckträger, soweit sie Frachtgut unter eigener custodia befördern, selbständige Frachtführer, die als solche unter gesamtschuldnerischer Mithaftung der Eisenbahn selbständig haftbar sind.

Sie sind nicht „Leute der Eisenbahn" und können auch keinesfalls zu diesen gezählt werden.

Es fehlt schon jede Begründung dafür, daß der Rechtscharakter der Eisenbahngepäckträger der Verordnung von 1892, die, wie allgemein anerkannt, selbständige Frachtführer waren, geändert werden sollte.[1] Man kann nicht aus den Worten des § 37 VO. von 1899 „unter Verantwortlichkeit" und aus der Bestimmung in § 38 Abs. 4 n. VO., wonach die Eisenbahn für das den Gepäckträgern übergebene Gepäck wie für das ihr zur Beförderung übergebene Reisegepäck haftet, auf eine Änderungsabsicht schließen, denn die genannten Worte vermögen ebensowenig wie der Abs. 4 n. VO., wie ich unten darlegen werde, etwas an der bis zum Inkrafttreten der beiden neuen Verordnungen innegehabten Stellung der Gepäckträger zu ändern. Der übrige Wortlaut aber des neuen Paragraphen läßt auch nicht eine Änderungsabsicht erkennen.

[1] vgl. S. 36 d. Abh.

Hätten die neuen Verordnungen von 1899 und 1909 in der Tat eine Änderung der selbständigen Stellung der Gepäckträger alter Verordnung vornehmen wollen, so hätten sie dies auch dementsprechend zum Ausdruck gebracht. Es hätte wenigstens kein Grund vorgelegen, dies zu unterlassen.[2]

Die Bahn wollte das aber gar nicht. Sie hat im Gegenteil gerade alles vermieden, was auf eine Änderungsabsicht hindeuten könnte. Die Gepäckträger sollten wie bisher auch weiter selbständige Gewerbetreibende bleiben. Hat sich die Verordnung schon, wie oben dargelegt,[3] bei den Rollfuhrunternehmern hinsichtlich ihrer Stellung vorsichtig ausgedrückt, indem sie nur sagt: „Die Rollfuhrunternehmer gelten als Leute der Eisenbahn", so ist sie hier noch viel bedächtiger gewesen und hat den Ausdruck „Leute" überhaupt vermieden. Ja sie hat es sogar unterlassen, auf den § 5 n. VO. (bezw. § 9 VO. von 1899), in dem von der Haftung der Eisenbahn für ihre „Leute" die Rede ist, zu verweisen.

Ganz eine Erwähnung der Gepäckträger zu übergehen, war aber ausgeschlossen. Denn einerseits hätte dies erst recht zu der Vermutung verleiten können, daß die Verordnung sie ebenso wie die auch nicht besonders aufgeführten anderen Beamten und Bediensteten, als Lokomotivführer, Schaffner, Weichenwärter u. a., zu den Leuten im Sinne des § 5 n. VO. gerechnet wissen wollte, andrerseits war aber eine ausdrückliche Hervorhebung deshalb geboten, weil die Verordnung für sie eine besondere Haftung aufgestellt haben und zum Ausdruck bringen wollte.

Wenn die Verordnung bei den Rollfuhrunternehmern es auf sich genommen hat, trotzdem diese, wie oben ausgeführt,

[2] vgl. S. 36 d. Abh.

[3] vgl. S. 36 d. Abh.

keineswegs „Leute der Eisenbahn“ sind, auf den § 5 n. VO. zu verweisen, so ist das wohl erklärlich, da ja die Rollfuhrunternehmer als Unterfrachtführer in einem gewissen Abhängigkeitsverhältnis, d. h. nur bezüglich der Haftung der Eisenbahn, zur Bahnverwaltung stehen.

Anders aber bei den Gepäckträgern. Diesen ist auch bezüglich der Haftung eine besondere Stellung eingeräumt. Sie sollten auch in dieser Hinsicht nicht als Leute gelten.

Weiter aber spricht die neue Verordnung auch hier wie bei den Rollfuhrunternehmern nur von einer Bestellung der Eisenbahngepäckträger; sie sagt ausdrücklich: „Auf den Stationen sind Gepäckträger zu bestellen“. Es wird also das Wort „anstellen“ vermieden. Daß sich aber diese beiden Worte deckten, wird wohl niemand behaupten. Mit dem Ausdrucke „bestellen“ kann nicht der Begriff der Abhängigkeit verbunden werden. Am allerwenigsten kann man aber unter „bestellten“ Gepäckträgern Personen verstehen, die in einem unmittelbaren Dienst- oder Arbeitsverhältnis zur Eisenbahn stehen und demgemäß nicht selbständige Gewerbetreibende sind. Unter „bestellen“ ist hier meines Erachtens nur zu verstehen, daß die Eisenbahn die Pflicht hat, für das Vorhandensein von Gepäckträgern besorgt zu sein (vgl. S. 5 d. Abh.). Wenn nicht mehr wie in der alten Verkehrsordnung von 1892 das Wort „zulassen“[4] gebraucht wird, so ist das, wie Reindl[5] sich treffend in bezug auf § 37 VO. von 1899 äußert, nur eine Konsequenz der nunmehr aus dem Kreise

---

[4] Abs. 1 des § 37 a. VO. lautet: „Sofern von der Eisenbahn auf einer Station Gepäckträger zugelassen werden, müssen dieselben durch Dienstabzeichen erkennbar . . . sein“.

[5] E. E. u. A. Bd. 19 S. 81.

der Willkür in jenen einer rechtlichen Pflicht erhobenen Übung der Eisenbahn, dort wo ein Bedürfnis vorliegt, für das Vorhandensein von Gepäckträgern besorgt zu sein; denn nachdem die Eisenbahn einmal verpflichtet ist, auf bestimmten Stationen für das Vorhandensein von Gepäckträgern zu sorgen, konnte die bisherige Fassung „zulassen" schon um deswillen nicht mehr beibehalten werden, weil hierdurch die irrige Anschauung erweckt werden könnte, als ob die Eisenbahn auch auf denjenigen Stationen, in denen ein Bedürfnis für das Vorhandensein von Gepäckträgern besteht, nur dann, wenn sich solche Gepäckträger melden würden, zur Zulassung derselben verpflichtet wäre, während gerade ihre Verpflichtung dahin geht, zu sorgen, daß auf diesen Stationen Personen, denen die Zulassung zum Gepäckträgerdienst erteilt werden kann, vorhanden sind.

Aber auch deshalb ist aus der Änderung des Ausdruckes auf eine Änderung der Rechtsstellung der Gepäckträger alter Verkehrsordnung nicht zu schließen, weil an dem zwischen dem Gepäckträger und der Eisenbahn bestehenden Rechtsverhältnis nach der alten Verkehrsordnung von 1892 seit der Einführung der beiden neuen Verkehrsordnungen nichts geändert worden ist. Insbesondere ist bei der Einführung der Verkehrsordnung von 1899 selbst gar nicht daran gedacht worden, die von da ab zu bestellenden Gepäckträger anders zu behandeln.

Sie sind heute noch ebenso selbständig und handeln auch noch ebenso selbständig wie früher. Und deshalb können sie in keinem Falle „Leute der Bahn" sein. Denn darunter sind nur solche Personen zu verstehen, die in einem Unterordnungs- und Abhängigkeitsverhältnis zur Bahn stehen, also unselbständig sind, kurz ihre Bediensteten, die nur auf Be-

fehle und Anordnungen hin tätig werden.[6] Dies trifft aber bei den Gepäckträgern keineswegs zu.

Diese schließen auch nach der neuen Verordnung — zum mindesten liegt kein Grund vor, der einen einzusehen zwänge, daß es heute anders sein sollte — in eigenem Namen und für eigene Rechnung Frachtverträge ab und führen sie auch aus.[7] Die Eisenbahn ist jetzt ebenso wie früher in keiner Weise an dem zwischen dem Reisenden und dem Gepäckträger abgeschlossenen Geschäft beteiligt, weder am Abschlusse noch an der Ausführung. Und das ökonomische Ergebnis des Geschäfts — die Beförderungsgebühr — fließt auch allein und direkt dem Gepäckträger zu.[8] Die Bahn hat nichts damit zu tun und hat auch nichts davon. Sie kommt beim Abschluß des Geschäfts mit dem Reisenden gar nicht in Berührung; sie weiß nicht einmal etwas von dem Geschäft. Der Gepäckträger handelt in jeder Beziehung vollkommen selbständig: keinesfalls tritt er im Namen oder gar im Auftrage der Bahn auf. Dies haben auch schon die Motive klar und deutlich ausgesprochen, wie Reindl[9] sehr treffend ausgeführt hat. Die Gepäckträger besorgen einen nicht von der Bahn übernommenen Transport, sondern vielmehr einen selbst übernommenen. Sie handeln also selbständig und nicht als Organe der Bahn.[10]

---

[6] vgl. S. 25 d. Abh.

[7] vgl. S. 20 d. Abh.

[8] vgl. S. 37 d. Abh.

[9] vgl. S. 38 d. Abh.

[10] Handelt es sich also auch nur um eine Gepäckbeförderung vom Abteil oder zum Abteil, so liegt ein zwischen dem Reisenden und dem Gepäckträger abgeschlossener Beförderungsvertrag vor. Keineswegs kann da von einem Eisenbahnfrachtvertrag die Rede sein. Handelt es sich

Wenn Hertzer[11] ausführt, es sei für jeden selbständigen Gewerbetreibenden eine notwendige Voraussetzung, daß er in bezug auf seinen Gewerbebetrieb für seine Person selbständig dastehe und weder der Beeinflussung noch der Beaufsichtigung eines Dritten unterworfen sei, so ist ihm ohne weiteres recht zu geben. Wenn er aber behauptet, dies sei bei dem Gepäckträger nicht der Fall und deshalb müsse er zu den „Leuten" gerechnet werden, so kann ich ihm da nicht beipflichten. Meines Erachtens muß nicht jeder, der einer gewissen Beaufsichtigung und Beeinflussung unterliegt, deshalb ohne weiteres seine Selbständigkeit einbüßen und damit zu einer unselbständigen Hilfsperson werden. Denn der Unterfrachtführer, der auch einer gewissen Beeinflussung seitens des Hauptfrachtführers ausgesetzt ist, büßt dadurch auch nichts von seiner Eigenschaft als Frachtführer ein. Und mit dem Gepäckträger ist es ebenso. Wenn er auch gewissen Vorschriften auf dem Bahnhofe entsprechen muß, so bleibt er dennoch eine selbständige Person. Übrigens haben auch alle anderen in irgendwelchem Zusammenhange mit der Bahn stehenden Personen, die nicht deren Personal sind, so insbesondere auch die Rollfuhrunternehmer, sich gewisse Vorschriften seitens der Bahn gefallen zu lassen, ohne dabei an ihrer Selbständigkeit einzubüßen.

Der Umstand, daß die Gepäckträger durch Dienstabzeichen erkennbar und mit einer gedruckten Dienstanweisung versehen sein müssen und daß sie ihren Tarif auf Verlangen vorzu-

---

aber nur um eine in Gegenwart des Reisenden vorgenommene Gepäckbeförderung vom Abteil zum Abteil, so kann man auch nicht von einem Beförderungsvertrag sprechen. In diesem Falle ist der Reisende Besitzer des Gutes, der Gepäckträger Besitzdiener (§ 855 BGB.).

[11] vgl. S. 42 d. Abh.

zeigen haben, kann meiner Meinung nach auch nicht als Beweis dafür, daß die Gepäckträger nicht selbständig seien, vorgebracht werden, denn einerseits war dasselbe auch bei den nach § 37 a. VO. nur zugelassenen Gepäckträgern der Fall, ohne daß deshalb ihre Frachtführereigenschaft angezweifelt worden wäre, und andrerseits haben auch noch andere bei der Bahn zugelassene selbständige Gewerbetreibende, wie Buchhändler und Zeitungsverkäufer, bestimmte Erkennungszeichen zu führen, ohne dadurch an ihrer Selbständigkeit Einbuße zu erleiden.[12]

Im Vergleiche mit den Rollfuhrunternehmern, die, wie ich ausgeführt,[13] ihrer Selbständigkeit wegen nicht Leute der Eisenbahn sein können, sondern nur als solche in bezug auf die Haftung „gelten", können die Gepäckträger, wie bereits gesagt, auch nicht einmal in bezug auf die Haftung als solche „gelten". Denn einmal zählt der Rollfuhrunternehmer, der an sich zwar Frachtführer ist, aber dadurch, daß er einen von der Bahn übernommenen Transport zur Beförderung an sein Endziel übertragen erhält, Unterfrachtführer wird, zu dem selbständigen Hilfspersonal der Bahn, während der Gepäckträger in bezug auf den Transport vollkommen selbständig dasteht, insofern er einen von ihm selbst übernommenen Transport ausführt, zum andern aber ist im § 38 mit keinem Worte davon die Rede, daß die Bahn für ihn wie für ihre Leute haften solle, sondern es ist vielmehr ausdrücklich nur von einer Haftung der Bahn für das den Gepäckträgern übergebene Gepäck „wie für das ihr zur Beförderung übergebene Reisegepäck" gesprochen. Die Haftung ist also eine beschränkte.

[12] vgl. S. 37, 43 u. 44 d. Abh.

[13] vgl. S. 31 ff. d. Abh.

Die Bahn wollte für den Gepäckträger weder eine Haftung, wie sie dieselbe für ihr selbständiges Hilfspersonal übernommen hat, noch eine solche, wie sie für ihr unselbständiges Hilfspersonal besteht.

Die Bahn will vielmehr für ihre Gepäckträger, die weder selbständige noch unselbständige Hilfspersonen der Bahn sind, in ganz besonderer Weise eintreten.

Die alte Verordnung bestimmte, daß, falls sich die Reisenden der Eisenbahngepäckträger bedienten, dies ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung geschähe. Die Verordnung von 1899 hingegen übertrug der Eisenbahnverwaltung die „Verantwortlichkeit“ für die Gepäckträger, und die neue Verkehrsordnung spricht von einer Haftung. Dies tut die Verkehrsordnung von 1899 aber, indem sie nur davon spricht, daß die Gepäckträger unter Verantwortlichkeit der Eisenbahnverwaltung das Reise- und Handgepäck der Reisenden zu besorgen haben, und die neue Verkehrsordnung, indem sie sagt, sie hafte nur wie für das ihr zur Beförderung übergebene Reisegepäck. Kein Wort also davon, daß dem Gepäckträger die ihm nach der alten Verordnung übertragene Haftung für seine schädigenden Handlungen weggenommen wäre und die Bahn nunmehr allein zu haften hätte.

Im Gegenteil. Warum sollte der Gepäckträggr jetzt plötzlich selbst gar nicht mehr für seine Handlungen aufzukommen haben? Es liegt absolut kein Grund vor, ihm das zu ersparen.

Es ist in den Bestimmungen des § 37 VO. mit keinem Worte auch nur angedeutet, daß die Bahn die ausschließliche Verantwortlichkeit übernehmen solle, daß also eine Haftung der Gepäckträger ausgeschlossen sei und nur die Bahn allein zu haften habe. Und Abs. 4 des § 38 n. VO.

läßt auch nicht den Schluß zu, daß die Haftung nur die Bahn allein treffen soll.

Im Gegenteil, man muß aus dem in der Verkehrsordnung von 1899 gewählten Ausdrucke „unter Verantwortlichkeit“ und dem Wortlaut des Abs. 4 § 38 n.VO.: „die Eisenbahn haftet wie für das ihr zur Beförderung übergebene Reisegepäck“ unter allen Umständen entnehmen, daß auch fernerhin der Gepäckträger selbst haftbar sein soll. Die Verordnung will nur besagen, daß die Bahn verantwortlich, d. h. mitverantwortlich sei. Die Bahn soll nur mithaften.

Sonst hätte ja auch kein Grund vorgelegen, in der Bestimmung zu vermeiden, einen Ausdruck zu gebrauchen, wie: Auf den Stationen sind Gepäckträger zu bestellen, die Leute der Eisenbahn im Sinne von § 5 VO. sind, oder als Leute der Eisenbahn gelten.

Haben aber die Gepäckträger selbst zu haften, so ist es vollkommen ausgeschlossen, sie zu den Leuten, d. h. Angestellten, Bediensteten der Bahn, für die diese voll und ganz einzustehen hat, zu rechnen.

Ebensowenig können die Gepäckträger zu den „anderen Personen, deren sich die Eisenbahn bei Ausführung der Beförderung bedient“, gezählt werden. Denn abgesehen davon, daß erstere selbständig, letztere hingegen unselbständig und abhängig sind, sind sie auch, ebenso wie die Rollfuhrunternehmer, nicht bloß vorübergehend tätig, sondern, wo nötig, immer zur Stelle.[14] Die Einrichtung der Gepäckträger ist ein ständig bei der Bahn bestehendes Institut.

Und schließlich können die Gepäckträger auch nicht zu dem selbständigen Hilfspersonal der Bahn gerechnet werden.

---

[14] vgl. hierzu S. 27 u. 35 d. Abh.

Dazu gehören die Samt- und Unterfrachtführer.[15] In beiden Fällen handelt es sich darum, daß die Eisenbahn als selbständiger Frachtführer vertragsmäßig einen Transport bis an sein Endziel übernimmt, diesen aber ganz oder zum Teil durch andere selbständige Frachtführer ausführen läßt. Der Gepäckträger aber übernimmt einen Transport selbst und führt ihn auch selbst aus. Keineswegs führt er einen von der Bahn übernommenen Transport aus. Er schließt prinzipiell selbständig mit dem Reisenden einen Beförderungsvertrag ab, welcher dem eigentlichen Eisenbahnfrachtvertrag entweder vorangeht oder nachfolgt.[16]

Wenn nun, wie aus dieser Darstellung hervorgeht, der Gepäckträger weder zu den selbständigen noch unselbständigen Hilfspersonen der Bahn gerechnet werden kann, so muß man ihn, wenn man ihn überhaupt unter einen Sammelbegriff bringen will, ohne weiteres als selbständigen Frachtführer betrachten, ein drittes ist unmöglich.

Frachtführer ist, wer es gewerbsmäßig übernimmt, die Beförderung von Gütern zu Lande oder auf Flüssen oder sonstigen Binnenwässern auszuführen.[17]

Wenn der Gepäckträger also Frachtführer sein soll, müssen bei ihm zur Erfüllung dieses Begriffes die oben ausführlich besprochenen fünf Merkmale zusammentreffen:

1. Die gewerbsmäßige 2. Übernahme 3. der Beförderung 4. von Gütern 5. zu Lande oder auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern.

Meines Erachtens trifft dies zu: Die Gepäckträger, die, soweit ein Bedürfnis vorliegt, ständig bei der Bahn an-

[15] vgl. S. 23 d. Abh.

[16] vgl. Eger in E. E. u. A. Bd. 17 S. 282; Düringer-H. S. 660.

[17] vgl. S. 10ff. d. Abh.

wesend sind, übernehmen es, um sich aus der ihnen für ihre Dienste zukommenden Vergütung einen dauernden Gewinn zu verschaffen, das Reise- und Handgepäck der Reisenden, d. h. Güter, im Stationsbereiche, also zu Lande, nach und von den Wagen, Abfertigungsstellen usw. zu schaffen, also zu befördern.

Sie schließen also mit dem Reisenden einen Vertrag, und zwar einen Frachtvertrag.[18] Die Gepäckträger übernehmen die Verpflichtung, gegen Entgelt das ihnen zur Beförderung übergebene[19] Gut, d. h. das Gepäck, an den im Vertrage vorgesehenen Bestimmungsort (Wagen, Gepäckraum usw.) zu bringen.

Sonach wäre an sich kein Zweifel, daß die Gepäckträger selbständige Frachtführer sind. Denn auch bei genauerer Betrachtung der einzelnen Kriterien, die die Frachtführereigenschaft begründen, wie ich sie auf S. 10 ff. d. Abh. vorgenommen habe, wird man wohl zugeben müssen, daß die Tätigkeit des Gepäckträgers voll und ganz der eines Frachtführers entspricht. Nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, wie sie das Handelsgesetzbuch vertritt, ist aber auch die Übernahme der Haftung für den Schaden, den das Gut bei der Beförderung erleidet, als ein dem rechtlichen Begriff des

---

[18] vgl. S. 20 d. Abh.

[19] Das Gut muß ihnen also übergeben worden, d. h. stets in ihren Gewahrsam (custodia!) gekommen sein. Andernfalls könnten sie sonst nicht dafür verantwortlich sein. Übergibt man z. B. einem Gepäckträger eine Sache zum Tragen und geht bei der Beförderung neben ihm her, so kann man nicht davon reden, daß die Sache in seine Obhut gelangt sei. Es mangelt dann an einem wesentlichen Merkmale des Frachtführers. Hier könnte man nur davon sprechen, daß der Reisende Besitzer, der Gepäckträger Besitzdiener sei.

Frachtführers eigentümliches Merkmal anzusehen, welches man sich von diesem Begriff nicht losgelöst denken kann, ohne den Rechtscharakter des genannten Vertragsschuldners völlig zu verändern.[20]

Wenn also die Gepäckträger in der Tat selbständige Frachtführer sein sollen, müssen sie nicht nur den Kriterien des § 425 HGB. entsprechen, sondern auch noch die Eigenschaft besitzen, daß sie selbst für den von ihnen verursachten Schaden eintreten.

Dies ist richtig; trifft bei den Gepäckträgern aber auch zu.

Denn wie schon oben dargelegt, spricht die neue Verkehrsordnung keineswegs davon, daß die Gepäckträger nicht auch für ihre Handlungen einzutreten hätten. Es kann keine Rede davon sein, daß die Eisenbahn haften solle, ohne daß sich die Reisenden wegen ihrer Schadloshaltung auch an die Gepäckträger wenden könnten. Mit keinem Worte wird darauf hingedeutet, daß die Gepäckträger einen Frachtvertrag derartig abzuschließen hätten, daß allein die Eisenbahn für deren Handlungen die alleinige Haftung in vollem Umfange übernähme. Ganz im Gegenteil, es ist alles vermieden worden, was auf eine Singularhaftung der Eisenbahn hinweisen könnte. Die Bahn soll nur mithaften.

Diese Mitverantwortlichkeit als solche besonders hervorzuheben, war nicht notwendig. Denn indem die Verkehrsordnung nichts davon sagt und alles vermeidet, was etwa darauf hindeuten könnte, daß die Gepäckträger nicht auch haftbar sein sollen, muß man ohne weiteres annehmen, daß die Bahn mithaften soll.

Es ist nur die Frage, ob die Bestimmung dahin auszulegen ist, daß die Bahn nur dann in Anspruch genommen

[20] vgl. Hertzer; S. 42 d. Abh.

werden kann, wenn der Nachweis vorliegt, daß die Gepäckträger für seine schädigenden Handlungen nicht aufzukommen vermag, oder ob sie unter allen Umständen neben dem Gepäckträger für die von diesem verursachten Beschädigungen usw. aufzukommen hat, also auch dann, wenn der Gepäckträger wohl in der Lage sei, den von ihm verursachten Schaden selbst zu ersetzen. Mit anderen Worten: liegt ein Bürgschafts- oder ein Gesamtschuldverhältnis vor?

Wenn die neue Verkehrsordnung der Bahn die Haftung für die von ihr bestellten Gepäckträger auferlegt, so entspricht das den gerechtfertigten Anforderungen des Verkehrs und der Eigenartigkeit der Verhältnisse auf den Stationen. Denn die Reisenden sind vielfach genötigt, sich der Gepäckträger zu bedienen.[21] Ist dies aber der Fall, so ist es auch folgerichtig, daß die von der Bahn übernommene Mithaftung den Reisenden ohne Umwege und besondere Umstände zugute kommt. Demnach kann der Gesetzgeber eine Bürgschaft der Bahn nicht im Auge gehabt haben. Denn dann hätte der Reisende sich unter allen Umständen erst an den Gepäckträger wenden müssen und erst darauf, d. h. nachdem er den Beweis erbracht hätte, daß dieser unvermögend sei — was wohl, wenn auch nicht immer, so aber doch sicherlich in den meisten Fällen zu erwarten ist —, die Bahn angehen können; er wäre also erst auf Umwegen unter einem nicht geringen Kosten- und Zeitaufwand zu dem von ihm erhofften Resultat, d. h. zum Ersatze seines Schadens gekommen.

Es kann also nur von einem Gesamtschuldverhältnis[22] die Rede sein.

---

[21] vgl. S. 9 d. Abh.

[22] vgl. Reindl, Düringer-H., Goldmann, Staub in vorst. Abh. S. 36ff.; anders bes. Eger ebenda, aber auch Hertzer u. Gorden.

Die Haftung der Eisenbahn für die Ausführung des von den Gepäckträgern übernommenen Transports besteht neben der Haftung der Gepäckträger, und zwar in der gleichen Weise, wie wenn die Bahn selbst einen Frachtvertrag über das dem Gepäckträger zum Transport übergebene Gepäck abgeschlossen hätte.

Die Eisenbahn und der Gepäckträger haften als Gesamtschuldner.

Die praktische Bedeutung dieses Satzes liegt darin, daß der Reisende durch die Haftung des Gepäckträgers und der Eisenbahn für die ganze Leistung eine sicherere Aussicht hat, die geschuldete Leistung zu erlangen, als wenn er nur einen Schuldner hätte; und ferner darin, daß er sich an denjenigen Schuldner halten kann, bei dem er nach Erreichbarkeit und Zahlungsfähigkeit am bequemsten zu dem ihm Geschuldeten gelangen kann.

Es ist klar, daß sich der Reisende unter diesen Umständen wohl stets an die Eisenbahn als die zahlungsfähigere Schuldnerin wenden wird; doch das lag auch in der Absicht des Gesetzgebers, als er die Haftung für die Gepäckträger der Bahn auferlegte. Deshalb kann aber noch nicht davon gesprochen werden, daß es zwecklos sei, auch den Gepäckträger für seine schädigenden Handlungen eintreten zu lassen.

Die Mithaftung der Eisenbahn erstreckt sich aber nur auf die Beförderung des Gepäcks durch die Gepäckträger innerhalb des Bahnhofsbereiches. Für die Aufbewahrung des Gepäcks oder für die Beförderung desselben nach der außerhalb des Stationsbereiches liegenden Wohnung oder dem Hotel des Reisenden haftet die Bahn nicht.

Was unter dem Bahnhofsbereich zu verstehen ist, habe

ich am Eingange dieser Abhandlung[23] eingehend erörtert. Es wird aber sehr oft vorkommen, daß die Gepäckträger auf Verlangen der Reisenden deren Reise- und Handgepäck von den Wagen und Abfertigungsstellen nach der Behausung bezw. in das Hotel der Reisenden schaffen. Dann übernehmen sie einen Transport, der sich über den Bahnhofsbereich hinaus erstreckt.

In diesem Falle besteht meiner Meinung nach die Mithaftung der Eisenbahn nur dann, wenn sich der Schaden innerhalb des Bahnhofsbereiches ereignete. Es würde also der Reisende den Beweis zu erbringen haben, daß die die Haftung der Eisenbahn begründende Handlung des Gepäckträgers noch innerhalb des Bahnhofsbereiches stattgefunden habe. Dies wird zwar, wenn auch nicht immer unmöglich, so doch sehr schwer sein. Das muß aber der Reisende auf sich nehmen, wenn er sich einmal in die Gefahr begibt und, wozu ihn ja niemand zwingt, einen Eisenbahngepäckträger mit der Beförderung seines Gepäcks außerhalb des Bahnhofsbereichs, also außerhalb der Haftungsgrenze der Bahn, die mit der Übernahme der Verantwortlichkeit innerhalb dieses Raumes wahrlich schon ein sehr weitgehendes Entgegenkommen bewiesen hat, beauftragt. Wenn er ganz sicher gehen will, so braucht er sein Gepäck nur einem „zugelassenen“[24] Gepäckträger zu übergeben, d. h. einem solchen, der mit der Eisenbahn in gar keiner Verbindung steht, sondern nur von ihr als selbständiger Gewerbetreibender die

---

[23] vgl. S. 7 d. Abh.

[24] Hierzu vgl. die Auslassungen Gordens u. Reindls, welch letzterem ich in bezug auf die Unmöglichkeit einer Scheidung in „bestellte“ und „zugelassene“ Eisenbahngepäckträger, so wie sie Gorden vornimmt, vollkommen beistimme. S. 36f. d. Abh.

Erlaubnis hat, sich im Vorraum der Station einen Stand zu wählen, um da Gepäckbeförderungsaufträge in die Wohnungen usw. der Reisenden entgegenzunehmen.

§ 9.

Schluß.

Es ist bedauerlich, daß die neue Verkehrsordnung vom 1. 4. 1909 es unterlassen hat, sich klar und deutlich über die Rechtsstellung der Gepäckträger und Rollfuhrunternehmer zu äußern. Die aus dieser Abhandlung ersichtliche wenig prägnante Fassung der §§ 37, 68 Abs. 3 VO. von 1899 hätte es wohl verdient, eine klarere Ausdrucksweise zu erhalten, um so fernerhin allen Zweifeln vorzubeugen. Wenn es auch jetzt ziemlich deutlich aus dem Wortlaut der Bestimmung des § 38 n. VO. hervorgeht — der größte Teil derjenigen, die sich zu dieser Frage geäußert haben, wird auch weiterhin nicht daran zweifeln —, daß die Gepäckträger selbständige Frachtführer sind, und die Haftung der Bahn nur eine gesamtschuldnerische Haftung der Eisenbahn und des Gepäckträgers bedeuten kann, so kann doch auch nicht in Abrede gestellt werden, daß eine ganz genaue Statuierung dieser Haftung, aus der man mit Bestimmtheit die Rechtsstellung der Gepäckträger hätte schließen können, mit Genugtuung begrüßt worden wäre.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.